

12.X. 1943 **18 LAT LUDOWEGO WOJSKA POLSKIEGO** 12.X. 1961



# **SKRZYDLATA POLSKA**

NR 42 (536) • 15.X.1961 r. • ROK XVII • CENA 2 zł





## Z tygodnia

na

## tydzień

● **ADMIRAL GOŁOWKO** w artykule zamieszczonym w „Krasnoj Zvezdzie” potwierdza, że Związek Radziecki dysponuje atomowymi okrętami podwodnymi uzbrojonymi w potężne rakiety różnego typu. W ostatnich latach zaszły w tej dziedzinie zasadnicze zmiany jakościowe. Podobnie jak i inne rodzaje broni, również marynarka radziecka dysponuje bronią rakietowo-nuklearną.

● **NIEZWYKŁYM WYCZY-NEM** mogą się poszczycić piloci Tadeusz Kern i instruktor spadochronowy Janusz Stachowicz z Aeroklubu Lubelskiego. W dniu 29 września br. stacja krwiodawstwa w Lublinie otrzymała wezwanie, aby natychmiast dostarczyć większą ilość krwi potrzebnej do uratowania pacjentki zatrutej luminalem. Niestety, do przetransportowania krwi nie można było wykorzystać samolotu z Lotniczego Zespołu Sanitarnego, ponieważ w Międzyrzeczcu nie ma odpowiedniego lądowiska. W tej sytuacji z pomocą postanowili przyjechać piloci i skoczek spadochronowy. Wy-

W. Leja, członek ZG APRL — T. Rejniak i znakomita pilotka odznaczona przez FAI Medalem Lilienthala — Pelagia Majewska.

● **REKORDY ŚWIATA NA SAMOLOCIE JAK-30** ustanowili piloci radzieccy W. Smirnow i N. Samochodkin w dniu 22 i 25 września br. W pierwszym locie obaj piloci osiągnęli prędkość — 767 km/h. W następnym zaś locie W. Smirnow osiągnął rekordową, jak na tej klasy samolot wysokość 16 128 m.

Jak-30 jest nowym, dwumiejscowym, odrzutowym samolotem sportowym przeznaczonym do szkolenia młodzieży w aeroklubach. Dzięki niemu będzie można wyeliminować szkolenie na samolotach tłokowych przy przygotowaniu pilotów do pracy w lotnictwie odrzutowym.

● **W DOWODZTWIE WOJSK LOTNICZYCH I OPL OK** odbyło się kolejne posiedzenie Komitetu Partijnego PZPR poświęcone omówieniu wziętych zadań pracy partyjno-politycznej w związku z aktualną sytuacją międzynarodową oraz zbliżającą się akcją sprawozdawczo-wyborczą w wojskowych organizacjach partyjnych. Obszerny referat wygłosił dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki.

● **DWUSILNIKOWY BOMBOWIEC** niemiecki „Dornier” z czasów II wojny światowej, który zatonął na jeziorze Mamry, odnaleźli studenci z Gdań-

## SYRENA WYGRAŁA II ZAWODY BALONÓW WOLNYCH im. plk. F.HYNKA

W dniu 1 października br. odbyły się Zawody Balonów Wolnych im. Franciszka Hynka. W zawodach wzięły udział 4 balony: „Warszawa”, „Katowice”, „Poznań” i „Syrena”. Niesprzyjające warunki meteorologiczne sprawiły, że planowany start balonów w godzinach rannych organizatorzy zmuszeni byli mocno przesunąć.

Według nieoficjalnych wyników balon „Warszawa” przeleciał tylko 77 km w czasie 3 godzin 57 minut, „Poznań” 191 km (5 godzin 35 min), „Katowice” 159 km (4 godziny 40 min). Najdłuższą utrzymała się w powietrzu „Syrena” bo aż 5 godzin i 29 min, przebywając 219 km i wylądowała na przedmieściach Bydgoszczy.

Tym samym, inż. S. Makaruk, który pilotował „Syrenę” powtórzył ubiegłoroczny sukces, zwyciężając w Krajowych Zawodach Balonów Wolnych po raz drugi. Sa to wyniki jeszcze nieoficjalne. O ostatniej klasyfikacji zadecyduje dopiero komisja sędziowska. (r)

startowali oni z niezbędną ilością krwi i udali się do Międzyrzecza. Gdy samolot znalazł się nad miastem, Janusz Stachowicz wykonał skok ze spadochronem i w ten sposób życiodajna krew znalazła się szybko w szpitalu. Dzięki natychmiastowej wymianie krwi życie pacjentki zostało uratowane.

Jest to już drugi przypadek w kraju, gdy skok spadochronowy w pełni przyczynił się do uratowania ludzkiego życia.

● **W MONACO**, w dniach 14-22 października br., odbędzie się tegoroczna konferencja generalna FAI. W obradach konferencji udział bierze także delegacja Aeroklubu PRL w składzie: prezes ZG APRL — Stefan Antosiewicz, skarbnik APRL — mgr inż.

## ZJAZD WYCHOWAWCÓW ŻARU

W dniach 30.IX.—1.X. br. odbył się w Szkole Szybowcowej Żar zjazd jej wychowawców. Licznie przybyli „żarowcy”, z prezesem Aeroklubu PRL Stefanem Antosiewiczem na czele, wzięli udział w towarzyskim spotkaniu, oglądali filmy związane z działalnością tej tak zasłużonej dla polskiego szybownictwa szkoły oraz latali na „Salamandrach”, „Koma-rze” i „Bocianie”.

Telegram z serdecznymi pozdrowieniami dla zjazdu nadesłał dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki.

● **KOMISJA SZYBOWCOWA** Aeroklubu PRL odbyła posiedzenie w dniu 23 września br. Szeroko omówione zostały sprawy uszkodzenia sprzętu związane z lądowaniami w terenach przygodnych. Zebrani wzięli uwagę poświęcić też analizie organizacji i metod szkolenia szybowcowego. Ustalono także proponowany skład szybowcowej kadry narodowej: Józef Pieczeniński, Jerzy Popiel, Marian Gorzelak, Stanisław Ratusiński, Henryk Muszczyński, Jerzy Adamek, Andrzej Kmiec, Ireneusz Kucharski, Lucyna Bajewska, Tadeusz Góra, Edward Makula, Adam Witek, Pelagia Majewska, Zbigniew Kirakowski, i Bogusław Wodzyński. Trenerem kadry będzie nadal Józef Dankowski. (p)

● **„ZNÓW KU GWIAZDOM”** — to tytuł nowego filmu pełnometrażowego zrealizowanego w Związku Radzieckim przez

## DNI KSIĄŻKI I PRASY TECHNICZNEJ

PODOBNI jak w latach ubiegłych, w roku bieżącym odbywały się od 7 do 15 października Dni Książki i Prasy Technicznej w całym kraju. Z tej okazji w auli Politechniki Warszawskiej otwarto Centralną Wystawę Książki Technicznej. Jednocześnie podczas trwania wystawy odbyło się szereg spotkań. I tak, nauczyciele szkół ogólnokształcących spotkali się z ministrem W. Tułodzieckim, aby omówić niektóre problemy politehnizacji i czytelnictwa książki popularno-technicznej w szkole. Racionalizatorzy zaś spotkali się z sekretarzem CRZZ Kosem. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności uruchomiły w Opolu wagon-księgarnię z własnym wydawnictwem. W Płocku zaś w dniach od 18 do 30 października br. organizowane są tzw. „Dni Technika”, podczas których odbędą się wystawy książek i narady czytelnicze. (r)

reżyserów D. Bogolepowa i G. Kosenko. Film opowiada o pracy przygotowawczej do lotu, konstrukcji statku kosmicznego „Wostok-II”, treningu kosmonautów, wreszcie na ekranie zobaczyć można sam lot Titowa z jego lądowaniem na ziemi radzieckiej.

● **POLSKA WYSTAWA PRZEMYSŁOWA W PEKINIE**, która została otwarta 28 września br., pokazuje między innymi również nasz sprzęt lotniczy.

● **NAUKOWO-FANTASTYCZNE KSIĄŻKI** Stanisława Le-ma cieszą się bardzo dużą popularnością w Czechosłowacji. Nakład jego powieści i opowiadań osiągnął ponad 220 tysięcy egzemplarzy.

● **4 ROCZNICA WYSTRZELENIA** pierwszego w historii sztucznego satelity Ziemi minęła w dniu 4 października br. Jak pamiętamy przed czterema laty w Związku Radzieckim wystrzelono historycznego „Sputnika”, który obwieścił światu nową erę w badaniach kosmicznych. Przez te cztery lata w ZSRR wystrzelono 15 obiektów kosmicznych o łącznej masie aparatury naukowej i oprzyrządowania 43 ton.

● **PRZEDSTAWICIELE PRASY** STOLECZNEJ spotkali się na konferencji w dniu 30 września br. z zawodnikami balonowymi, którzy wzięli udział w II Zawodach Balonowych o nagrodę im. plk. Franciszka Hynka. W konferencji wzięli udział nestorzy polskiego baloniarstwa inż. Zbigniew Burzyński i prof. inż. Franciszek Janik oraz niedawny zwycięzca zawodów w Groningen (Holandia) inż. Sławomir Makaruk.

● **OD PAŹDZIERNIKA** br. nastąpi znaczne wzmocnienie obsady personalnej kilku biur PLL LOT za granicą. Przeszkoleni specjalnie w ciągu ostatnich miesięcy pracownicy Lot-u Zbigniew Tamioła, Zygmunt Borszewski i Andrzej Podczyński udadzą się do Wiednia, Zurichu i Paryża, gdzie będą pełnić obowiązki pomocników reprezentantów. (sz)

● **NOWY NUMER „LOT-MAGAZYNU”** ukazał się nakładem Polskich Linii Lotniczych LOT. Na okładce pisma uśmiechają się do czytelników piękne dziewczęta z zespołu „Ślask”, które korzystały z samolotów PLL LOT podczas swych tournée zagranicą. Bogato ilustrowany numer przynosi informacje o rozwoju turystyki powietrznej do Polski, reportaże z biura LOT w Paryżu, informacje o przewożach w związku z Targami Poznańskimi itd.

● **INŻ. RYSZARD WITKOWSKI** znany śmigłowcowy pilot doświadczałny z Warszawy i nasz stały wieloletni współpracownik, zawarł w tych dniach związek małżeński z p. Teresą Marią Ryszkowską z Warszawy. Młodej parze (na zdjęciu), życzymy dużo szczęścia.



● **W DNIOU 3 BM. NASTĄPIŁO** rozstrzygnięcie zorganizowanego przez Linie Lotnicze LOT i Wydawnictwo Artystyczno — Graficzne konkursu na plakat pt. „Podróżuj LOTEM”. Konkurs wzbudził duże zainteresowanie wśród członków Związku Polskich Artystów Plastyków oraz studentów ASP, czego miernikiem może być fakt, iż nadesłano na niego 143 prace.

Sąd konkursowy, w skład którego wchodził przedstawiciel ZPAP, PLL LOT i WAG — pod przewodnictwem Gustawa Majewskiego przyznał I nagrodę w wysokości 10 tys. zł pracy TOMASZA RUMINSKIEGO. Drugą nagrodę w wys. 7 tys. zł otrzymał plakat Macieja Hibnera, a trzecią w wys. 5 tys. zł — praca Marka Froudenheima. Wyróżnienia po 2 tys. zł przyznano H. Hilsche-rowski, T. Pietrzykowski i M. Mo-sińskiemu. Jury przyznało również 3 wyróżnienia honorowe pracom R. Szajbo, Z. Rzepeckiego i T. Kamińskiego oraz B. Lelka.

Prace nagrodzone, jak również 18 innych prac, które przeszły przez I eliminację, wystawione będą w dniach 5-15 bm. w Galerii ZPAP przy ul. Marszałkowskiej 34/50. (sz)

● **IL-18-1** — to nowa wersja znanego samolotu pasażerskiego IL-18 odznaczająca się jeszcze doskonalszymi osiągnięciami. Samolot posiada nowoczesniejsze urządzenia regulujące sprawność silnika oraz nową aparaturę nawigacyjną, może odbywać znacznie dłuższe rejsy i zabiera więcej pasażerów. Na trasach długich — 92 pasażerów (dotychczas IL-18 zabierał 84), a na krótszych — 125 (dotychczas 111).

Wkrótce IL-18-1 rozpocznie regularne rejsy na najdłuższych trasach „Aeroflotu”.



**B**YŁ lipiec 1944. Nad szosą lubelską szła wyprawa radzieckich bombowców. Szesnaście maszyn wojno, nisko, majestatycznie sunęło, aby jeszcze raz roztrząpać wycofujące się w chaosie kohorty na jeźdźców spod znaku swastyki. Nie bardzo zwracali uwagę na tu i ówdzie zrywający się ogień CKM-ów. A dookoła eskadry, niby psy pasterskie oganające stado, śmigali dwa myśliwce, w skrętach i zwrotach gubiące nadmiar szybkości, aby dotrzymać w locie towarzysza wojniejszym bombowcom z czerwoną gwiazdą. Patrzyli jak urzeczni, wspominając dni, gdy na tej samej szosie Luftwaffe mordowało tysiącami uchodźców i ludność cywilną. I nagle ujrzyli je z bliska. Na skrzydłach myśliwców krążyły znaki polskie.

Z chat wyskakowali i krzyżeli chłopcy, z lasu na polanki wybiegali brodati „leśni”. Te białoczerwone szachownice na skrzydłach — to był znak widomy istnienia naszej sily zbrojnej. To był odwet za wrzesień, kiedy pomimo bohaterstwa jednostek niebo nad nami było puste.

Z tęsknoty do takiej właśnie chwili rodziły się owe serdeczne myśli, jakie cały kraj ślał ku Polakom walczącym na polskich skrzydłach w szeregach angielskiego RAF-u. Z takich tęsknot i myśli powstawały w dalekim Grigoriowskoje pierwsze polskie eskadry.

Skończyła się wojna. Niestety, nie została jeszcze raz na zawsze wykleta z pomiędzy spraw ludzkich. I w czasie, kiedy budowaliśmy nasze dzisiejsze, nasze jutro — nie można było zapomnieć i o polskich stalowych skrzydłach, o uzbrojeniu dla nich, o wywieczeniu polskich lotników nie tylko w dalekich lotach, ale i w boju...

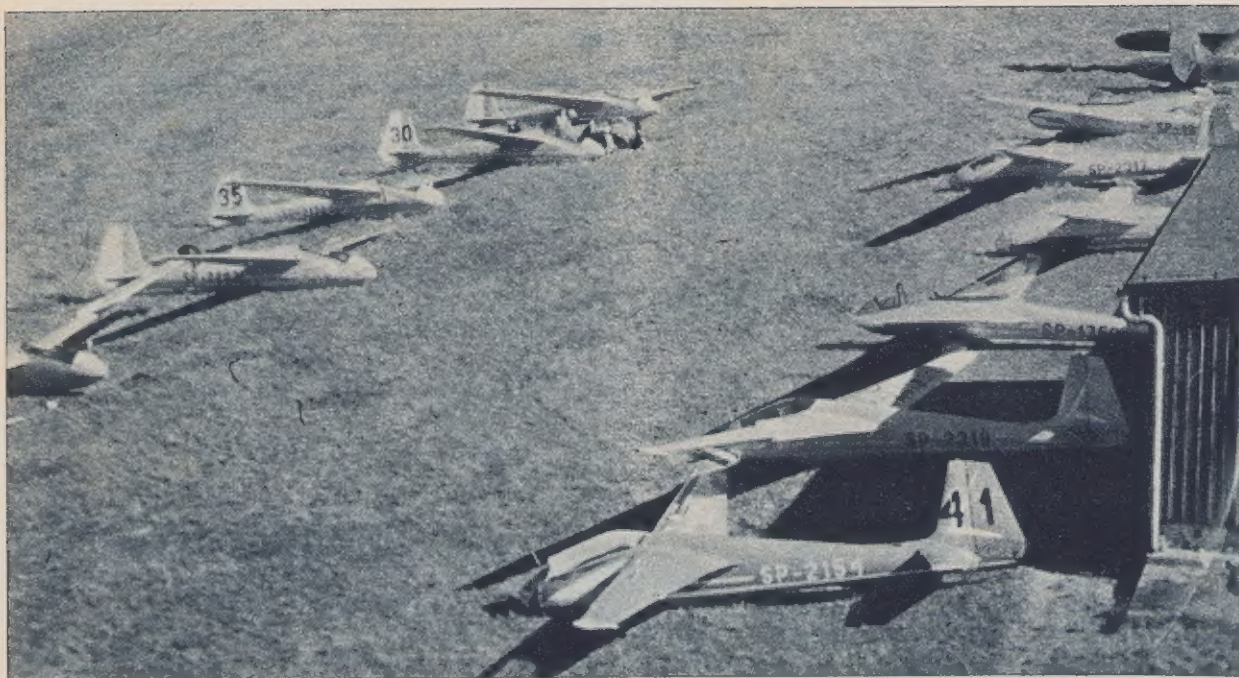
Sprawy lotnictwa wojskowego, sprawy uzbrojenia floty powietrznej nigdy i nigdzie nie należą do zagadnień reklamowanych i popularizowanych jak hodowla zieleni grozku. Dlatego też rozumiejąc to, z radością witaliśmy widome dowody, że „coś się dzieje”, gdy na defiladach podczas świąt narodowych pojawiały się na niebie wspaniałe maszyny, które kazały nam podziwiać technikę, a których załogi dowodziły przez kilka krótkich chwil przelotu wspaniałego opanowanie sztuki prowadzenia śmigłych odrzutowych maszyn, szybciej niż dźwięk przelatujących nad naszymi głowami.

Wypowiedzi tych, którzy odpowiedzialni są za potęgę i sprawność polskich stalowych skrzydeł, nieraz napawiały nas radością i dumą. I gdy dzisiaj, w czasach nieco nerwowym, zwracamy myśli ku naszym pilotom, nawigatorom i strzelcom — to czynimy to w nadziei, że nie będą musieli składać innych egzaminów ze swych umiejętności, jak we własnych jednostkach czy na defiladach. Ale jednocześnie jesteśmy im wdzięczni za straż na polskim niebie, za przeświadczenie, które wpajają nam dość często — jako, że samolot odrzutowy to nieco hataśliwa, samoreklamująca się sztuka — że polskie niebo nie jest puste, że w powietrzu czuwa jedno ze zbrojnych ramion Ludowego Państwa, jego wojskowe lotnictwo.

A w dniu święta żołnierza polskiego, które jest świętem żołnierzy-lotników, ślać wyrazy wdzięczności za dobrą służbę składamy naszym świetnym lotnikom życzenia, aby jak najprędzej mogli — wzorem radzieckich towarzyszy — rozpocząć przekwalifikowanie się do lotów na podobój Kosmosu. By zamiast walczyć z ludźmi, mogli zdobywać korzystając ze swego świetnego treningu nowe światy dla ludzi. Dla ludzkości dnia jutrzejszego.

OMIKRON





# I JEŻOWSKIE ZAWODY SZYBOWCOWE O PUCHAR „SKRZYDLATEJ POLSKI”

JERZY POMIANOWSKI

**P**O krótkich meldunkach z „pola walki” w Jeżowie — czas na obszerniejsze sprawozdanie z I Jeżowskich Zawodów Szybowcowych o Puchar „Skrzydlatej Polski”. Nim jednak zacznę relacjonować konkrety — muszę choć w paru słowach oddać atmosferę panującą we wrześniu w jeżowskiej szkole. Atmosferę, której zasadniczym składnikiem był duch sportowy i prawdziwe lotnicze (to określenie najlepiej mi pasuje) koleżeństwo. Młodzi, często nawet bardzo młodzi piloci, którzy na starcie do konkurencji stawali się zaciekłymi rywalami o liczbę przelecianych kilometrów — po dwóch tygodniach trwania naszej imprezy stali się prawdziwymi przyjaciółmi. W krąg drużby (była, a jakże, i „fajka pokoju”) — zostało także wciągnięte kierownictwo zawodów. Dlatego też na pewno z pełnym uzasadnieniem przedstawiciel „Skrzydlatej” wyjechał z Jeżowa w przekonaniu, że gdy za lat kilka lub... naście spotka się gdzieś na lotnisku z Jasiem Sójką, Heniem Kucharskim, Krzysiem Trzpillem czy każdym innym zawodnikiem I JZS — z pewnością rozmowę zacznie od wspomnień z września 1961 r.

Zgodnie z planem większość pilotów zjechała się do Jeżowa w dniu 7 września br. Nazajutrz odbyło się losowanie sprzętu i loty treningowe. Zasadniczym typem szybowca uży-

wanym na zawodach była „Mucha-Standard”, tylko dwóm pilotom — Henrykowi Lisieckiemu i Andrzejowi Gawlikowi — los wyznaczył „Jaskółki”. Zgodnie z zapowiedzią jeżowski ośrodek wyposażył zawodników w barografy i mapy, tak, że w niedzielę 10 września rano piloci byli gotowi do startu.

Na uroczystość otwarcia pogoda, jak to zwykle na lotniczych imprezach, była „okolicznościowa”, czyli taka, przy której dobry gospodarz nawet psa nie wypędza na dwór. Mimo wiatru, zimna i deszczu — na szczycie Jeżowa stanęli piloci na tle szybowców i flagi Aeroklubu PRL, by usłyszeć z ust kierownika zawodów Tadeusza Popiela sakramentalne „uważam zawody za otwarte”. Bardzo ciepło też przywitał zawodników przewodniczący Prezydium Miejskiej Rady Narodowej mgr Daroszewski, którego pojawienie się na szczycie przy takiej pogodzie wystawiło od razu na wstępie najlepsze świadectwo miejscowej gościnności.

Kolejne dwa dni upłynęły pilotom na rozszyfrowywaniu meteo-bów, rysowaniu mappek synoptycznych i „rozpamiętywaniu” słów telewizyjnego Wicherka. Późnym wieczorem oglądano gwiadzy i wieczni optymiści zapewniali — no, jutro warunki „po zboju”. Naprawdę jednak pierwsze chmury, w których ktoś z bujną wyobraźnią mógł znajdować podobieństwo do cumulusów,

pojawily się koło południa we środę dnia 13 września. Adam Witk — kierownik sportowy zawodów — długo błądził palcem po mapie od Świdnicy do Krosna (!) — szukając punktu docelowego, i zdecydował się koniec końców na Stary Grodków, leżący w odległości 120 km od Jeżowa.

Pierwsza wystartowała „Mucha-Standard” SP-2156 — to Marek Pawluk zainaugurował zawody. Nad taśmą startu natomiast pierwszy zameldował się o godzinie 12.49 Andrzej Pachucy. Początkowo większość szybowców latała nad doliną jeleniogorską, ale w ciągu godziny niebo nad Jeżowem jest puste.

Po godzinie 14.00 zaczynają przychodzić meldunki — zrazu niezbyt pomyślne. Grupa zawodników siedzi w rejonie Dzierżoniowa. Jeszcze kilka telefonów o lądowaniach w terenie i pierwsza radosna nowina: o godzinie 14.48 do mety doleciał Michał Siekierzyński, a tuż za nim Krzysztof Trzpil. Za dziewięć minut jest w Grodkowie trzeci pilot — Jerzy Dyczkowski. Do celu dolecieli także Henryk Maciąg i Janusz Wasilewski.

Oto dokładne wyniki I konkurencji: 1. Krzysztof Trzpil — 64,9 km/h, 2. Michał Siekierzyński — 62,9 km/h, 3. Jerzy Dyczkowski — 62,8 km/h, 4. Janusz Wasilewski — 45,9 km/h, 5. Henryk Maciąg — 45,6 km/h, 6. Andrzej Gawlik — 111 km, 7. Eugeniusz Stogniew — 105 km, 8. Jan Sójka — 85 km, 9. Jerzy Orłowski — 81 km, 10. Henryk Lisiecki — 81 km,

11. Stefan Różycki — 68 km, 12. Danuta Sylwanowicz — 64 km, 13. Józef Pietras — 64 km, 14. Andrzej Pachucy — 55 km, 15. Marek Pawluk — 52 km, 16. Henryk Kucharski — 42 km.

Dnia 15 września rankiem po przejściu frontu chłodnego niebo wyglądało zachęcająco, ale częste kryzysy i duże luki między chmurami kłębiastymi nie wróżyły nic nadzwyczajnego. Dlatego bardzo śmiała wydała się w tej sytuacji meteorologicznej decyzja kierownika sportowego, wyznaczająca punkt docelowy w Krakowie (326 km). Brak zgody (z Krakowa) na lądowanie szybowców — opóźnił otwarcie startu i dopiero o godzinie 11.40 nad startem zameldował się Henryk Lisiecki na „Jaskółce”. I znów w ciągu godziny wszyscy piloci odlecieli na trasę przelotu.

Szczególnie w terenie górskim warunki do lotów były bardzo trudne i wielu pilotów lądowało przymusowo. Do Krakowa pierwszy doleciał Jan Sójka, który dystans 326 km pokonał w czasie 4 godzin 16 min. Henryk Lisiecki i Andrzej Gawlik, którzy także dobrnęli do celu, lecieli nieco dłużej.

Wyniki II konkurencji: 1. Jan Sójka — 76,4 km/h, 2. Henryk Lisiecki — 66,1 km/h, 3. Andrzej Gawlik — 64,7 km/h, 4. Krzysztof Trzpil — 281 km, 5. Henryk Kucharski — 261 km, 6. Andrzej Pachucy — 216 km, 7. Jerzy Dyczkowski — 115 km, 8. Jerzy Orłowski — 103 km, 9. Eugeniusz Stogniew — 73 km, 10. Henryk Maciąg — 54, 11. Michał Siekierzyński — 54 km, 12. Józef Pietras — 40 km, 13. Danuta Sylwanowicz — 23 km, 14. Stefan Różycki — 22 km, 15. Marek Pawluk — 10 km, 16. Janusz Wasilewski — 9 km.

Przez cały tydzień, mimo słonecznej wyżowej pogody, warunków do lotów szybowcowych nie było ani razu. Silna inwersja osładania uniemożliwiła jakiegokolwiek ruchu pionowego w atmosferze. Z dnia na dzień kierownictwo zawodów i piloci martwili się coraz bardziej. W przededniu zakończenia zawodów zapadła więc decyzja: kolejną konkurencją będzie konkurs akrobacji obowiązkowej. Po lotach treningowych, w sobotę po południu zawodnicy wystartowali do ostatniej próby.

Pięciu sędziów punktowało wykonanie akrobacji „w ciemno”, ponieważ kolejność startu nie była im znana. W rezultacie najlepszym akrobatą okazał się Stefan Różycki.

A oto pełne wyniki III konkurencji: 1. Stefan Różycki — 186 pkt, 2. Michał Siekierzyński — 180 pkt, 3. Jerzy Dyczkowski — 161 pkt, 4. Jan Sójka — 161 pkt, 5. Henryk Maciąg — 153 pkt, 6. Krzysztof Trzpil — 151 pkt, 7. Andrzej Gawlik — 144 pkt, 8. Henryk Lisiecki — 131 pkt, 9. Jerzy Orłowski — 115 pkt, 10. Eugeniusz Stogniew — 111 pkt, 11. Henryk Kucharski — 108 pkt, 12. Janusz Wasilewski — 103 pkt, 13. Andrzej Pachucy — 96 pkt, 14. Józef Pietras — 90 pkt, 15. Danuta Sylwanowicz — 76 pkt, 16. Marek Pawluk 0 pkt.

Ostatecznie, jak już pisaliśmy, zwyciężył Krzysztof Trzpil (Aeroklub Warszawski), przed Janem Sójką i Michałem Siekierzyńskim.

W niedzielę dnia 24 września na szczycie Jeżowa odbyło się zakończenie I JZS i wręczenie nagród, a potem na terenie szkoły piloci i organizatorzy spotkali się na ostatniej wspólnej kolacji.

ZDJĘCIE Z LEWEJ: Uczestnicy zawodów (od lewej): Maria Stryczek, Krzysztof Trzpil, Danuta Sylwanowicz, Janusz Wasilewski, Andrzej Gawlik, Stefan Różycki, Henryk Maciąg, Michał Siekierzyński, Henryk Lisiecki, Lidia Pazio, Jerzy Orłowski, Stefan Poręba, Jerzy Popiel. Z PRAWEJ: Zwycięzca zawodów Krzysztof Trzpil. Foto: J. Pomianowski (2), M. Siekierzyński (1)







Por. nawig. operator  
Zygmunt Janusz i plan-  
szczista szer. Jajdów-  
ski przy swej odpowie-  
dzialnej pracy.  
Foto: WAF

Lądują po kolei cztery maszyny. Z lotniska polowego star-  
towały co pięć minut i w ten sposób zanim pierwsza skoń-  
czyła dobieg, drugi samolot już był na podejściu. Włec są.  
Między innymi kapitanowie piloci Tadeusz Gutt i Franci-  
szek Kozłak. Wieczór zapowiada się ciekawie. Obiecują so-  
bie wiele po ich opowieściach. Należą wszak do tej grupy  
pilotów, którzy latają na najszybszych polskich samolotach.

# Piloci Szybkich maszyn

**W**IEM, że nie lubią pytań w rodzaju:  
jakie wrażenia? I nie dziwię się.  
Swoją pracę traktują poważnie. La-  
tają nie dla wrażeń; one są zaledwie  
produktem ubocznym. Zasadniczym  
celem jest ustawiczne ćwiczenie  
umiejętności posługiwania się naj-  
nowocześniejszym sprzętem bojo-  
wym.

Czym różni się taki lot od tych, do których  
przywykliśmy na mniej szybkich samolotach od-  
rzutowych?

Pytanie stosunkowo proste wprawia ich w  
niemale zakłopotanie.

W pilotowaniu? W samopoczuciu? W skutecz-  
ności działania? Lubią odpowiadać na pytania  
postawione precyzyjnie. Wtedy dopiero opowia-  
dają obrazami. Lapidarny, pełen skrótów my-  
ślowych język lotniczy upraszcza sytuację, z mro-  
ku pochmurnej nocy wydobywa najistotniejsze  
rzeczy i zdarzenia. Włec było tak:

## LUDZIE Z ZIEMI

Nawigator operator por. Zygmunt Janusz, na-  
wigator naprowadzania por. Zdzisław Ciuk,  
planszczista szer. Jajdowski od dawna już trwali  
na swych stanowiskach bojowych. Wokół tylko  
światła planszetów i skal na wskaźnikach  
urządzeń radiolokacyjnych. Dzwonki telefonów,  
chrapliwe słowa komend z głośników radio-  
wych. Mikrofon przy ustach operatora.

Wskaźnik wysokości podaje: 6 tysięcy metrów.  
Biała linia wykreślona ręką planszczysty biegnie  
daleko od środka plastikowej szyby. Iles kilo-  
metrów stąd leci samolot. Prędkość bliska prę-  
dkości dźwięku. Odpowiednie komendy.

Na ekranie z boku, bliżej środka — jasny  
punktik. To samolot przechwytyjący, który wy-  
startował na specjalny sygnał. W powietrzu  
otrzyma kurs.

Operator naprowadzania podaje:

— Kurs 300. Prędkość maksymalna. Idź z na-  
borem wysokości.

— Zrozumiałem.

Odbywa się zwykła nocna operacja taktyczna.  
Praca jest spokojna, nic z atmosfery nerwowości.  
Tylko telefony dzwonią bez przerwy, tylko gło-  
śnik radiowy ciągle chrypi. Między trzaskami głos  
pilota:

— Powtórz, nie zrozumiałem.

Głos nawigatora staje się twardszy, bardziej  
dobitny, ostrzej akcentowane słowa. Wiele par  
oczu patrzy w głośnik. Czy teraz zrozumiał?  
Jeśli nie, nawigator powtórzy jeszcze raz swą ko-  
mendę. Powtórz?

Zanim upłynie kilka sekund, przemieszczą się  
cele na ekranie, planszczista przeprowadzi dwie  
nowe kreski. Już zmiana kursu o kilka stopni.



W locie na przechwycenie.

Foto: L. Zielaskowski

— Zrozumiałem.

Nadchodzi wreszcie ta chwila największego  
napięcia. Zdenerwowania nie widać, tylko w  
atmosferze czuje się coś niezwykłego. Pełne nie-  
pokoju oczekiwanie.

— Cel przed tobą.

Głośnik radiowy szumi. Milczenie w eterze.

— Widzisz cel?

Nie pada ani jedno słowo. Czas płynie powoli.

— Widzę cel.

Ludzie z ziemi zrobili swoje. Wprowadzili sa-  
molot myśliwski do walki. Już nie będą w tej  
walce potrzebni. Wielka ulga, dopóki nowy cel  
nie znajdzie się na ekranie, dopóki nie wystar-  
tuje jeszcze jeden myśliwiec.

Ale przecież jest noc, chmury potężną grubą  
warstwą od 700 metrów nad ziemią kłębią się aż  
do 10 500 metrów. Dwa samoloty prowadzące  
śmiertelną walkę są gdzieś w środku. Jak my-  
śliwiec widzi swój cel?

## CEL WIDZĘ

Pilot szybkiego samolotu przechwytyjącego ma  
przenikliwie oczy radaru.

Pilot użyje swego żądla. Gdyby to stało się  
naprawdę, gdyby śledzono na ekranach walkę  
z rzeczywistym nieprzyjacielem, może by i za-  
uważano: jasna plamka samolotu nieprzyjaciel-  
skiego znika nagle i nieodwołalnie. Ale to jest

noc ćwiczeń. Zamiast broni pokładowej pilot  
uruchomi fotokamerę. Ze zdjęć odczyta się prze-  
bieg walki, oceni skuteczność ataku.

Złożona to operacja nocna. Radar nie zastąpi  
człowieka. A pilot melduje, że cel widzi dopiero  
wtedy gdy ma całkowitą pewność. Pilot cel wi-  
dzi, gdy sztuczny obraz obcego samolotu zarysu-  
je mu się na ekranie.

Jest jeszcze za wcześnie na otwarcie ognia.  
Trzeba manewrować samolotem, trzeba wpro-  
wadzić sztuczny obraz celu w szczególną część  
ekranu radiolokacyjnego, w kwadrat przechwy-  
cenia. Potem przenieść wzrok na celownik i pa-  
trząc uważnie jak sztuczny obraz celu zmienia  
się, jak zbliża się do marki centralnej, jak dyk-  
tuje czynności, manewr samolotem: prędkością,  
kierunkiem.

Wszystko zależy od uwagi i precyzji pilotowa-  
nia. Wszystko mówi ekran. Z podziałek, ze skal  
odczytuje pilot alarmujący sygnał:

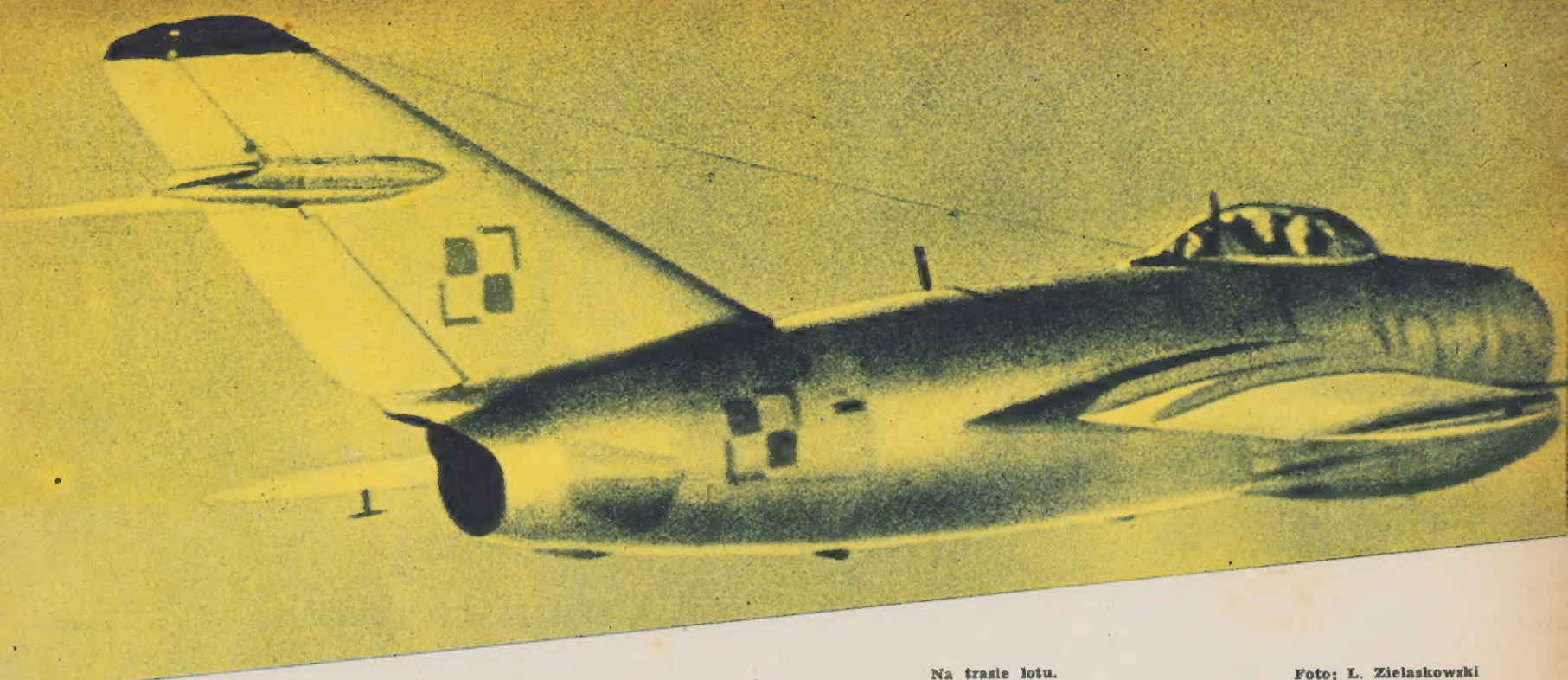
— Teraz!

Teraz wypuszcza śmiertelnością serię. Odleg-  
łość obliczyły automaty i zarejestrowały w for-  
mie zmiany kształtu sztucznego obrazu celu.

Oto co oznacza meldunek pilota „Atakuję” w  
wypadku, gdy pochmurną nocą przyleciałby nad  
terytorium Rzeczypospolitej realny, prawdziwy  
nieprzyjacielski samolot.

Kpt. BOGDAN KAZNOWSKI





Na trasie lotu.

Foto: L. Zielaskowski

## NIE ZDRADZIŁ SZYBOWNICTWA

**N**a lotnisku loty. Samoloty pościgowe startują na przechwycenie celów powietrznych, piloci przygotowują się do startu, studiują pogodę, trasę... W poczekalni dla pilotów rozmawiamy, oglądamy zdjęcia lotnicze. Ktoś rozmawia przez telefon. Pada nazwisko: Góra.

— Czy chodzi o TADEUSZA GÓRĘ? — pytamy.

Jeden z pilotów opowiada, jak latał z nim w 1957 r. na samolotach odrzutowych.

— To „twardy” człowiek. Pamiętam, mieliśmy wówczas godzinny lot z zasłoniętą kabiną. Przepisy przewidywały odsłonięcie kabiny po półgodzinnym locie dla niezbędnego odpoczynku pilota. Góra nie chciał jej odsłonić. Całą godzinę latał z zasłoniętą kabiną. „Każdą minutę trzeba wykorzystać na szkolenie — powiedział, gdy zapytałem go dlaczego to robi...”

Kpt. Tadeusza Górę spotkaliśmy po drodze jadąc „Syrenką” do hangaru. Zaprosiliśmy go do siebie.

Ten znany rekordzista szybownicy nic nie stracił z zapалу do lotnictwa ani do szybownictwa. Mundur oficera ludowego lotnictwa włożył w 1957 r. Obecnie pełni odpowiedzialną funkcję. W powietrzu spędził ponad 5500 godzin. Lata na najnowocześniejszych, ponaddwukilowych samolotach odrzutowych. Marzy o lataniu na jeszcze szybszych maszynach. Te, na których

obecnie lata, są dla niego za powolne.

Rozmawiamy o jego pracy, o zamilowaniach. Pilotom zawsze służy swoim doświadczeniem, uczy ich mądrości i taktycznej walki w powietrzu. Uznaje podstawową zasadę: „jeśli chcesz mieć dobre wyniki w wyszkoleniu — powiada — to zawsze strzelaj do celu z małej odległości”.

Gdy kpt. Góra walczył w czasie drugiej wojny światowej, nigdy nie strze-

lał do samolotów nieprzyjacielskich z odległości większej niż 180—200 m. I nigdy nie pudłował.

W rozmowie kpt. Góra uparcie wraca do swego ulubionego tematu. Oczywiście do szybownictwa. O szybownictwie mówił jak o czymś, co przynosi mu niezwykle wspomnienia z przeszłości, wywołuje iskry zapалу w oczach... Będąc w poprzedniej jednostce lotniczej, oprócz swoich codziennych zajęć służbo-

wych, a miał ich wiele, pracował społecznie. I dopiął swego. Założył w jednostce aeroklub. Chętnych, którzy mu pomagali, było wielu. Jednak na nim spoczywał moralny obowiązek wystarania się o sprzęt, a o to przecież z reguły jest zawsze najtrudniej.

Aeroklub rozwinął swoją pracę. Kpt. Góra przeszkolił w nim wielu pilotów samolotów odrzutowych. Gdy zwrócił się do APRL z pytaniem według jakiego programu ma szkolić pilotów, odpowiedziano mu: „Ty już sam wiesz według jakiego... Z pewnością ich dobrze wyszkolisz”...

I rzeczywiście dobrze ich wyszkolił.

Przyszedł jednak czas, że musiał tę jednostkę opuścić. Przybył do nowej. Do tej, gdzie obecnie przebywa. I znów szybownictwo spędzało mu sen z oczu. Postarał się, że w jednostce powstała filia aeroklubu. Honorowym prezesem został dowódca jednostki. Aktywnymi są m. in.: kpt. Łuszcz i kpt. Twaróg.

Aeroklub powstał w maju br. Początkowo były trudności ze sprzętem. Wystarzał się o niego. Obecnie aeroklub posiada „Muchę 100”, „Muchę-Standard”, „Bociana” i Jaka-17.

Kpt. Góra, mimo iż nie jest członkiem tego aeroklubu, poświęcił się pracy w nim całkowicie (jak wiadomo barw swojego rodzinnego aeroklubu nie zdradza). Sam przyholował sprzęt na lotnisko i przystąpił do realizacji szeroko zakrojonych planów. Postanowił przeszkolić na szybowcach w pierwszym rzucie wszystkich członków klubu, a następnie wszystkich oficerów, bez względu na to czy są członkami klubu czy też nie.

Jak dalece rozwinęła się praca propagandowa aeroklubu niech posłuży fakt, że do sekcji spadochronowej zgłosiło się już czterdziestu żołnierzy.

Kpt. Góra uczy również latać oficerów nie pilotów na samolotach Jak-13. Dwaj nawigatorzy kpt. Gumiński i kpt. Twaróg sztukę tę pod fachowym okiem mistrza opanowali znakomicie. Podporą aeroklubu i „prawą ręką”

kpt. Góry jest kpt. Łuszcz, który zanim przybył do wojska miał już wiele godzin spędzonych w powietrzu. Obecnie posiada on 2000 godzin lotów na samolotach nie wojskowych.

Dlaczego kpt. Góra z tak dużym zapalem uczy pilotów samolotów odrzutowych latania na szybowcach? M. in. dlatego, że widzi on olbrzymie korzyści, jakie może przynieść pilotom opanowanie tej właśnie umiejętności.

Sytuacje w powietrzu na samolotach odrzutowych mogą być różne. Szczególnie w warunkach bojowych. Pilot, który nigdy nie latał na szybowcu, nie jest w pełni przekonany o tym, że znajdując się na pułapie o 140 km od macierzystego lotniska ze zgaszonym silnikiem może bezpiecznie wylądować. Pewności tej nabierze wówczas, gdy zapozna się dokładnie i praktycznie z lataniem na szybowcu.

Chodzi również o to, aby piloci samolotów odrzutowych nabrali pełnego zaufania do takiego przyrządu jakim jest zakrętomierz.

— A w ogóle — jak mówi kpt. Góra — szybownictwo jest pięknym sportem. Dlaczego nie mogą się oddawać tej przyjemności piloci, którzy nie mieli okazji latać na szybowcach przed opanowaniem sztuki latania na samolotach odrzutowych? Tym bardziej, że szybownictwo przychodzi z pomocą w wyszkoleniu pilotów samolotów odrzutowych.

Żegnamy się z kpt. Górą życząc mu jak najowocniejszych wyników w pracy z pilotami. Podając rękę mówi z uśmiechem:

— Czekam tej chwili, gdy na każdym lotnisku wojskowym obok najnowocześniejszych, ponaddwukilowych samolotów będą stały szybowce z białoczerwoną szachownicą...

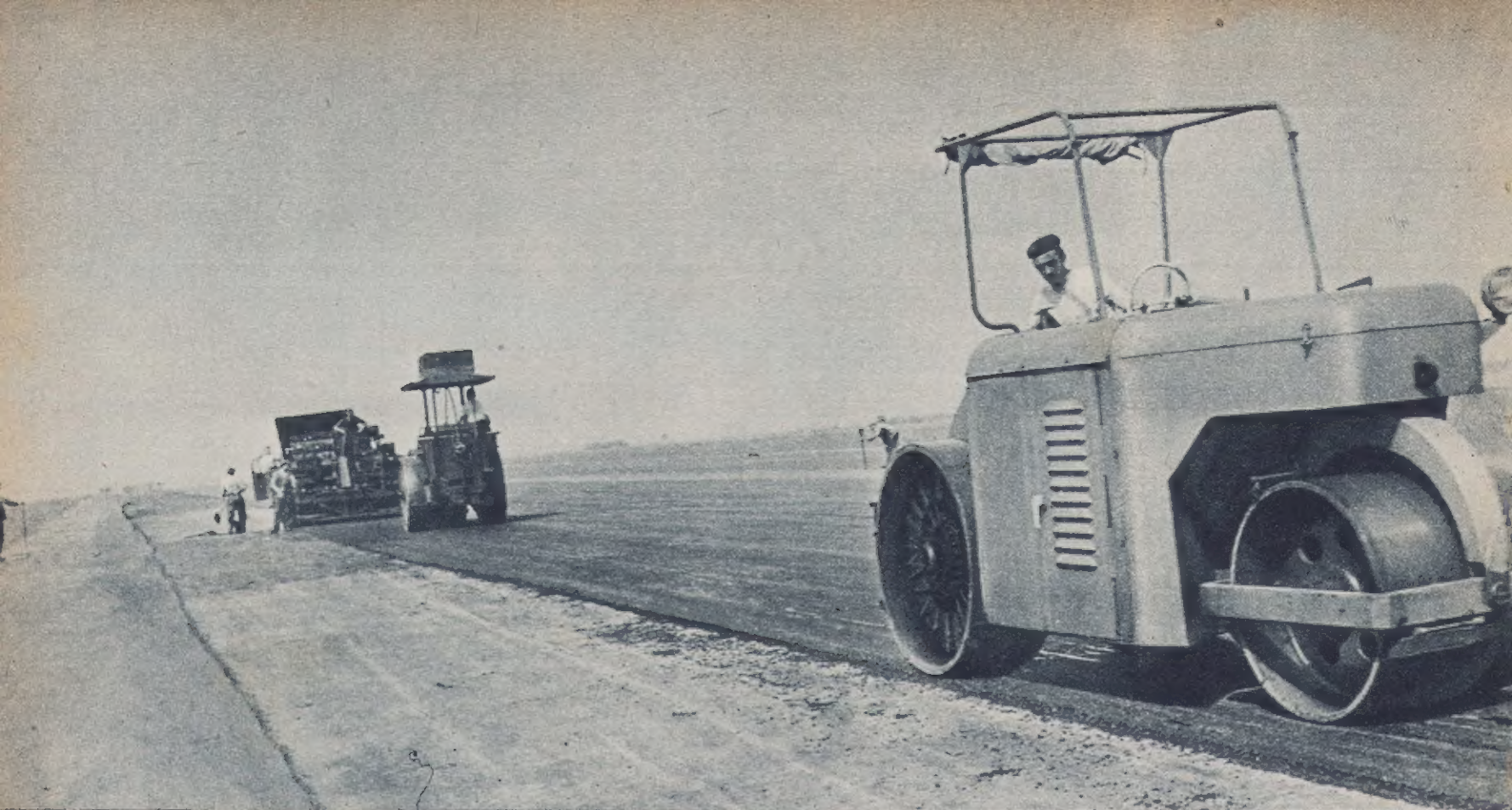
HENRYK SZCZYPEK



Kpt. pil. Tadeusz Góra

Foto: J. Szymański





Maszyny budowlane ustąpią wkrótce miejsca odrzutowcom. Jeszcze tylko asfaltowy „dywanik” i — można startować!

# BUDOWNICZOWIE LOTNISK

**T**EGO dnia deszcz padał niemal bez przerwy. Lecz oni, mimo iż przemokli im zarówno szarozielone kombinezony jak i stalowe, lotnicze mundury — pracowali uparcie, dopóki rozścielona na przedłużeniu pasa startowego warstwa cementu i żwiru nie związała się na... „mur-beton”.

— Oto nasz front — mówi dowódca budowniczych lotnisk. — Bez przesady. Wszak jesteśmy jednostką bojową. A że nasze szkolenie bojowe sprowadza się w przeważającej mierze do pracy, pracy wartości milionów złotych, tym lepiej, nieprawdaż? Łada dzień podstawiony zostanie eszelon, którym pojedziemy na drugi koniec Polski, na inne lotniszko, naprawiać lub przedłużać pasy

startowe, aby najnowsze maszyny mogły na nich lądować bezpiecznie, pewnie.

Zapadał wieczór. Budowany przez lotniczych saperów odcinek pasa startowego rysował się jednak wyraziście — mocny, równy, gładki.

— To, że pada deszcz, wzięliśmy oczywiście pod uwagę, ustalając na dzisiaj skład betonowej mieszanki — zapewniał kierownik polowego laboratorium, por. Ciasnocha. — Próbkę betonu poddane zostały różnorodnym analizom, próbom...

— Ostatnie słowo mają jednak ludzie z budowy — oświadczył dowódca — pańskie oko konia tuczy, saperskie oko — wiąże beton.

— Związał się już na dobre — obwieścił w

chwilę potem mokry jak nieboskie stworzenie, lecz uśmiechnięty oficer.

— Podporucznik Kowalski — przedstawił mi go dowódca — były mechanik lotniczy, a następnie oficer polityczny, dziś świetny dowódca i specjalista budowlany.

— A obywatel dowódca? — spytałem.

— Ja? Ja pracowałem kiedyś w MONie. Spokojna, czysta, ciepła służba. Postanowiłem jednak spróbować innego życia. No i związałem się, „zementowałem” z obecną służbą, na dobre.

Wolno, ciągle jeszcze spoglądając pod nogi, opuszczali swe „stanowiska dowodzenia” pozostali oficerowie. Zabezpieczano ciężkie maszyny i sprzęt, składano na kupki łopaty. „Fajrant!”. Pora wracać do domów, „zrzucić skóry” zielonych kombinezonów.

A i domy mają budowniczowie lotnisk zielone, na kółkach, z zaczepami do traktorów; takie zmotoryzowane wozy Drzymały. W każdym z nich mieści się „pokój z kuchnią” dla małżeństwa i „kawalerka” dla samotnego. Wyprodukowane na zamówienie wojska przez... Zakłady Przemysłu Rozrywkowego (stąd tabliczki „Cyryl nr...” na burtach) — bardzo przypadły lotnikom-saperom do gustu. Od wczesnej wiosny do późnej jesieni tłuką się w nich po drogach i bezdrożach i — nie narzekają, nie wypadają; „budowniczowie lotnisk” to brzmi dumnie...

Żołnierze dla odmiany mieszkają w namiotach. W jednym z nich znajduje się świetlica. Bez względu na pogodę pracuje radiowóz, nadając koncerty z płyt. Tylko z filmem trzeba poczekać na pogodę i zmrok. Przede wszystkim jednak trzeba się osuszyć i przejrzyć broń. Wszak służą w jednostce bojowej.

Żołnierze ci w większości pochodzą z wiosek. Nigdy przedtem, zanim przyszli do wojska, nie widzieli na raz aż tylu różnych rodzajów maszyn. Nie mija rok i maszyny te obsługują. Wielu z nich zostaje w wojsku na nadterminowych, zawodowych. Ci zaś, którzy odchodzą do cywila, otrzymują książeczki tak bardzo poszukiwanych na rynku pracy operatorów sprzętu budowlanego.

Pytani potem, gdzie w wojsku służyli, odpowiadają bez namysłu, z dumą, że w lotnictwie. Mają pełne prawo do takiej odpowiedzi. Na powierzchni pasów startowych lotnisk w całej Polsce zostawili wyżłobione w betonie inicjały swoich imion i nazwisk.

**B. JAGIELSKI**

Oset i rumianek rosną jeszcze na obszarze przyszłego pasa startowego. Lecz lotniczy saperzy są już na miejscu i przystępują do pierwszych prac związanych z tzw. stabilizacją gruntu. Foto: WAF (2)





# PILOT WOJSKOWY

## — ENTUZJASTA SZYBOWNICTWA

**D**ZIEN zapowiadał się wspaniale. Już wczesnym rankiem na bezchmurnym niebie pojawiło się słońce, coraz mocniej przygrzewając. W taki dzień od wczesnych godzin wre gorączkowa praca. Najpierw przybyli na lotnisko technicy i mechanicy. Potem zjawili się piloci. Dla tych ostatnich dzień to szczególnie gorący: loty na walki powietrzne.

Ryk silników oznajmił, że za chwilę wystartują pierwsze samoloty. Wkrótce pierwsza para ruszyła ze stoiska kierując się w stronę pasa startowego. Ze stanowiska dowodzenia padają ostatnie komendy — srebrne ptaki pędzą na maksymalnych obrotach. Trwa to zaledwie kilka sekund i widać jak „oderwały” się od betonowego pasa. Przez moment bliszczą nad horyzontem, a potem stają się już niewidoczne. Mechanicy odetchnęli. Rozsiedli się na krzeselkach w cieniu dużego parasola i zapalili papierosy. Do chwili powrotu pilotów z wykonanego zadania mają wolny czas.

Piloci rozłożywszy się na leżakach snują wspomnienia z okresu przyjęcia do Oficerskiej Szkoły Lotniczej i pierwszych samodzielnych lotów. Ile to już lat... Ale dajmy spokój wspomnieniom, gdyż nad lotniskiem pojawiła się pierwsza maszyna. W chwilę później lekko dotyka kołami betonu i swobodnie ląduje. Z kabiny wychodzi pilot I klasy por. Tadeusz Kozakiewicz. Spoczęną twarz wytarł chusteczką. Dzień był gorący, a zadanie, które wykonywał — niełatwe. Choć trochę zmęczona, ale uśmiechnięta twarz zdradza, że poszło mu dobrze. Idzie prosto do bufetu. Kupuje coś do jedzenia i butelkę „Krynicy”. Siada przy stoliku. Przysiadł się do niego również z butelką „Krynicy”. Czekam, aż zje. Chcę z nim trochę pogawędzić, gdyż dowiedziałem się, że por. Kozakiewicz ma dość

ciekawą lotniczą przeszłość. Zapaliliśmy papierosa. Początkowo rozmowa jakoś się „nie kleiła”. Wreszcie zdecydowałem się na zadanie pytania, które pociągnęło go za język.

— W którym roku obywatel porucznik rozpoczął latanie na szybowcach?

— Na początku 1948 roku, kiedy byłem w szeregach „Służba Polsce”, zostałem skierowany do szkoły szybowcowej w Lisich Kątach, później do Pińczowa i Jeżowa. Latanie na szybowcach sprawiało mi ogromne zadowolenie i radość. To są niezapomniane chwile. Kiedy znalazłem się pierwszy raz w powietrzu na szybowcu, momentalnie przypomniał mi się pewien pilot radziecki (niestety, nazwiska jego nie znam), który w 1944 roku przewiózł mnie samolotem „Po-2”. Miałem wówczas 13 lat, ale chwilę tę pamiętam doskonale. Początkowo bałem się trochę. Gdy jednak zobaczyłem pod sobą swą rodzinną miejscowość, radość wzięła górę nad bojaźnią. To był naprawdę wspaniały dla mnie widok. Lot ten nie raz już wspominałem.

— Co skłoniło obywatela porucznika do tego, aby zostać pilotem wojskowym?

— Zawodu lotnika zacząłem się uczyć w różnych szkołach szybowcowych. Trwało to prawie cztery lata. Myślę, że przez tak długi okres czasu można polubić, ba — pokochać tak piękny zawód jak służba w powietrzu. Chęć zostania pilotem wojskowym nie dawała mi spokoju. Aby bardziej zbliżyć się do lotnictwa wojskowego, w 1952 roku ukończyłem w Centrum Wyszkoła Lotniczego we Wrocławiu kurs samolotowy. Już wówczas posiadałem srebrną odznakę szybowcową i licencję instruktora szybowcowego.

Tadeusz Kozakiewicz ani na moment nie przestaje myśleć o Oficerskiej Szkole Lotniczej. Latanie weszło mu głęboko w serce. To już nie ten chłopiec, który z pokładu radzieckiego samolotu podziwiał ziemię. Teraz już całkowicie opanował nimb myśli zostania dobrym pilotem na nowoczesnym samolocie wojskowym.

Wreszcie kilkuletnie marzenia spełniły się. W 1952 roku przyjęty zostaje do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Od tej chwili podchorąży Kozakiewicz poświęca wszystkie siły i umiejętności na nauce, aby zostać doświadczonym pilotem wojskowym. Szkołę ukończył z wynikiem pomyślnym i otrzymuje stopień oficerski. Skierowany zostaje do jednostki jako instruktor.

Dzisiaj por. pil. I klasy Tadeusz Kozakiewicz lata na samolotach odrzutowych, ale okres, kiedy był instruktorem, mile wspomina.

Choć zdobył to co pragnął — licencję pilota wojskowego — Kozakiewicz nie rozstaje się z szybownictwem. W latach 1958—1959 w jednostce, w której pełni służbę, organizował loty na szybowcach dla pilotów. W 1959 r. urlop wypoczynkowy spędził w szkole szybowcowej w Lisich Kątach.

JAN GAJEWSKI



*Nasze rozmowy*

ZE SPADOCHRONOWYMI  
MISTRZAMI POLSKI  
NA ROK 1961

## JAN CIERNIAK

...z każdym rokiem staje się coraz bardziej znany, coraz bardziej popularny w naszym kraju. Ale nie tylko w Polsce. Nazwisko tego bez przesady wybitnego skoczka wymieniane jest coraz częściej przez lotniczą prasę zagraniczną. Bo Cierniak swymi wysokimi umiejętnościami sportowymi reprezentuje w spadochroniarstwie poziom na skalę światową. I właśnie ten poziom — to rezultat ciągłego treningu, systematycznego doskonalenia techniki skoku, to okres wielu uciążliwych doświadczeń i prób między niebem a ziemią.

Tegoroczne zwycięstwo Cierniaka jest sukcesem niezwykle wymownym. Jako pierwszy skoczek w Polsce — w klasyfikacji mężczyzn — zdobył on po raz trzeci tytuł mistrzowski. Tytuł, który rok po roku uzyskać jest naprawdę bardzo trudno.

Po kilkuletniej przerwie, którą Jan Cierniak poświęcił wyłącznie na szkolenie młodych skoczków w Aeroklubie Krakowskim, zobaczyliśmy go na starcie mistrzostw Polski w 1959 roku, w Warszawie. Następnego roku w Ostrowie Wlkp odniósł po raz drugi piękny sukces. I wreszcie tego roku, dnia 24 września, stanął na podium zwycięzcy. Gdy uniósł w górę otrzymany puchar za pierwsze miejsce, zerwała się burza oklasków około trzydziestotysięcznej publiczności zebranej na stadionie „Stali” w Rzeszowie, która wiwatowała na jego cześć.

Do tej pory Mistrz Sportu Jan Cierniak wykonał 786 skoków z samolotu. Rok temu uzyskał uprawnienie skoczka doświadczalnego. Warto dodać, że nim zaczął uprawiać spadochroniarstwo, trenował sport pływacki w klubie „Wisła” w Krakowie. Od wielu lat do chwili obecnej jest kierownikiem sekcji spadochronowej Aeroklubu Krakowskiego.

— Co sprawiło Panu największą przyjemność na mistrzostwach? — rozpoczynam rozmowę z Janem Cierniakiem.

CIĄG DALSZY NA STR. 8



Por. pil. I klasy Tadeusz Kozakiewicz z zainteresowaniem obserwuje start swych kolegów na wykonanie zadania.





Mistrz Polski Jan Cierniak

## DOKOŃCZENIE ZE STR. 7

— Ponowne zdobycie tytułu mistrza Polski. Do Rzeszowa przyjechałem, aby obronić tytuł uzyskany w ubiegłym roku. Obroniłem go, więc wyjeżdżam stąd szczęśliwy.

— Zwyciężył Pan również w trzeciej konkurencji, tej zresztą konkurencji, która reprezentuje nowoczesne spadochroniarstwo — akrobację skoczka podczas spadania. W związku z tym pytanie: czy dobrze się Panu „kręciło”?

— Tym razem byłem zadowolony, chociaż nie zawsze mogę to o sobie powiedzieć.

— Jakże otrzymał Pan znaki do „kręcenia” akrobacji?

— W pierwszym skoku wykonałem wiązanek pierwszą, ponieważ wyłożono mi prawy znak, który oznaczał: spiralę prawą, spiralę lewą, salto, spiralę prawą, spiralę lewą i salto. Natomiast podczas drugiego skoku otrzymałem znak lewy, czyli, że należało zaprezentować komisji sędziowskiej spiralę lewą, spiralę prawą, salto, spiralę lewą, spiralę prawą i salto.

— Sądę, że każdego czytelnika „Skrzydlatej” zainteresuje czas jaki Pan potrzebował na wykonanie każdej wiązanki. Czy można wiedzieć ile sekund Pan „kręcił”?

— Pierwszą wiązanek „kręciłem” nieco więcej niż jedenaste sekund, a drugą pełne jedenaste sekund.

— Czy Pana zdaniem istnieją dalsze możliwości skrócenia czasu „kręcenia” jednej wiązanki?

— Wydaje mi się, że osiągnęła ona granicę rzędu dziesięciu sekund.

— Co Pan może powiedzieć jeszcze o tej konkurencji?

— Do konkurencji tej zawodnicy byli słabo przygotowani — stąd uzyskane wyniki.

— Pana zdanie o tegorocznych mistrzostwach i mistrzostwach w ogóle?

— Tegoroczne mistrzostwa uważam za udane i dobrze zorganizowane. Natomiast o mistrzostwach w ogóle mogę powiedzieć, iż do udziału w nich trzeba się dobrze przygotować chcąc uzyskać względnie dobre wyniki, a w czasie mistrzostw — być opanowanym i umieć myśleć.

— Jak Pan ocenia spadochron ST-5 z trzema szczelinami?

— Uważam, że trzeba nad nim jeszcze popracować — po prostu ulepszyć spadochron przez przystosowanie go do potrzeb zaawansowa-

nego skoczka sportowego. Przede wszystkim należy zmniejszyć jego prędkość opadania i poprawić sterowność. Wtedy ST-5 z trzema szczelinami może się stać dobrym spadochronem zawodniczym.

— Pana inne uwagi odnoszące się do sprzętu spadochronowego?

— Trzeba jak najszybciej zmniejszyć objętość spadochronu zapasowego i sposób jego umocowania do uprząży. Zmniejszenie objętości spadochronu pozwoli na zwiększenie pola widzenia skoczka w czasie opadania. Ponadto należy zmniejszyć ciężar spadochronu i uprząży.

— Porównując skoczków polskich ze skoczkami zagranicznymi, jakie cechy dodatnie widzi Pan u tych ostatnich?

— Ze skoczków zagranicznych najwięcej znam sportowców Czechosłowacji i Związku Radzieckiego, ponieważ najczęściej się z nimi stykałem. W pierwszym rzędzie cechuje ich młodość, dobre przygotowanie kondycyjne i duża ilość skoków wykonanych w krótkim czasie.

— Czym zajmuje się Pan poza spadochroniarstwem?

— Latam na samolotach... i uprawiam turystykę motorową. Tę ostatnią coraz częściej, ze względu na żonę, którą pasjonują podróże.

— Pana najbliższe zamierzenia osobiste i sportowe?

— Spędzić urlop w lipcu lub w sierpniu — na jeziorach mazurskich lub w górach. Ostatnio wylczyłem sobie, iż od dziesięciu lat nie miałem urlopu w okresie letnim. Ponadto pragnę jak najlepiej przygotować się do udziału w następnych mistrzostwach świata.

## MARIA PUCHAR

...zdobyła tytuł mistrzowski na 1961 rok, odbierając tym samym prymat w tej dziedzinie Antoninie Chmielarczyk z Krakowa. W ten sposób tytuł i srebrny puchar powędrował do Warszawy po raz drugi. Pierwszy raz dla stołecznego klubu tytuł mistrzowski wywalczyła Romana Skatulska w 1956 ro-

ku, startując na zawodach w Krakowie.

Udział Marii Puchar w mistrzostwach Polski datuje się od 1955 roku. Wtedy to jako zawodniczka Aeroklubu Wrocławskiego zajęła ostatnie miejsce. Od tego czasu sześciolatnia droga ambitnej Marysi do mistrzowskiego tytułu nie była łatwa. W tym okresie zajmowała ona coraz lepsze miejsce w klasyfikacji indywidualnej. Wreszcie przyszedł rok 1961, który stał się dla niej urzeczywistnieniem marzeń sportowców spadochronowych — zwycięstwo w mistrzostwach Polski.

Pierwszy skok Maria Puchar wykonała 9 czerwca 1953 roku w Centrum Wyszkołenia Spadochronowego w Nowym Targu. Ubiegłego roku uczestniczyła w mistrzostwach świata w Bułgarii. Na swym koncie ma 353 skoki z samolotu i pierwszą klasę skoczka spadochronowego. Wchodzi w skład spadochronowej kadry narodowej, pracuje w Zakładach Transformatorów Radiowych w Skierniewicach i jest członkiem Aeroklubu Warszawskiego.

— Czy przygotowywała się Pani do mistrzostw?

— Oprócz treningu na obozie przygotowawczym do mistrzostw świata nie skakałam w Aeroklubie Warszawskim.

— Ile Pani wykonała skoków w tym roku?

— Sto skoków z samolotu.

— Jak ocenia Pani tegoroczne mistrzostwa Polski?

— Wydaje mi się, że poziom tegorocznych mistrzostw Polski był wyższy od mistrzostw w Warszawie, dwa lata temu. Mówię o Warszawie, ponieważ na mistrzostwach w Ostrowie Wlkp. rok temu nie startowałam.

— W dwóch konkurencjach na tegorocznych mistrzostwach Polski zajęła Pani pierwsze miejsce. Co może Pani o nich powiedzieć?

— Warunki były trudne. Wiatr nie był jednostajny, tak iż jego niespodziewane podmuchy przekreślały czasem szanse zawodników na uzyskanie lepszej celności.

— Jak jest Pani zdanie na temat kobiet uprawiających sport spadochronowy? ...Czyli problem zawsze aktualny, mający swych zwolenników i przeciwników.



Mistrzyni Polski Maria Puchar  
Foto: T. Malinowski (3)

— Kobiety-spadochroniarki są na ogół mało wytrzymałe i szybko się zniechęcają, gdy napotykają przeszkody w przeprowadzaniu skoków. Myślę, że należałoby dla zaawansowanych spadochroniarek zorganizować oboz doskonałą, dając im w ten sposób szerokie możliwości treningu. W tym przypadku wchodziłoby w rachubę te spadochroniarki, które rokują nadzieje na przyszłość.

— Czy odczuwała Pani kiedyś strach przed skokiem?

— Kilka razy bardzo się bałam, ale ambicja nie pozwalała mi na to, aby pozostać w samolocie. Zawsze skakałam.

— Czy to miało miejsce na zawodach, czy też podczas treningu?

— Jedynie na treningu, bo w czasie zawodów nie ma na to czasu.

— Czym interesuje się Pani poza spadochroniarstwem?

— Wykorzystuję każdą wolną chwilę na rozrywki kulturalne.

— A ponadto?

— Mam mało czasu ponieważ uczęszczam do Technikum Ekonomicznego w Skierniewicach.

— Pani plany osobiste i sportowe na najbliższą przyszłość?

— Skończyć technikum i uzyskać jeszcze lepsze wyniki sportowe, oczywiście nie tylko dla osobistego zadowolenia.

★

\* Tyle rozmowy z naszymi spadochronowymi mistrzami Polski na rok 1961. Z tego miejsca składamy w imieniu naszych Czytelników i redakcji serdeczne gratulacje, życząc im jednocześnie dalszych sukcesów sportowych.

Rozmawiał: T. MALINOWSKI

## WYNIKI VII SPADOCHRONOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

Rzeszów 17—24 września 1961 r.

**KLASYFIKACJA INDYWIDUALNA — MĘŻCZYŹNI.**  
Mistrz Polski — JAN CIERNIAK (Kraków) 1 617,14 pkt, 2. Stefan Czerwinka (Krosno) 972,4 pkt, 3. Roman Cajzner (Strzebielino) 972,4 pkt, 4. Andrzej Zalasinski (Kraków) 950,94 pkt, 5. Edward Kulesza (Katowice) 950,77 pkt, 6. Jerzy Sobczyk (Gdańsk) 937,61 pkt, 7. Edward Ligocki (Wrocław) 927,57 pkt, 8. Bolesław Gargala (Rzeszów) 911,16 pkt, 9. Czesław Robak (Bydgoszcz) 910,14 pkt, 10. Janusz Molik (Kraków) 903,03 pkt, 11. Ryszard Kosina (Kraków) 876 pkt, 12. Jan Burnagiel (Strzebielino) 848,15 pkt, 13. Jan Kulis (Częstochowa) 827,76 pkt, 14. Andrzej Kolatorski (Gdańsk) 784,99 pkt, 15. Stanisław Maciejewski (Zielona Góra) 777,8 pkt, 16. Augustyn Konior (Katowice) 775,6 pkt, 17. Jan Stryjak (Zielona Góra) 759,75 pkt, 18. Zbigniew Frankowski (Poznań) 749,12 pkt, 19. Władysław Ryś (Mielec) 733,52 pkt, 20. Leon Nazarewski (Strzebielino) 712,58 pkt, 21. Adam Kasza (Zielona Góra) 688,91 pkt, 22. Wojciech Małota (Strzebielino) 679,76 pkt, 23. Bohdan Porębski (Bydgoszcz) 679,37 pkt, 24. Ryszard Kuś (Wrocław) 677 pkt, 25. Witold Raczyński (Ostrów Wlkp) 636,7 pkt, 26. Bronisław Pastuszka (Gliwice) 629,0 pkt, 27. Andrzej Wnek (Krosno) 614,52 pkt, 28. Paweł Lipowczan (Warszawa) 595,44 pkt, 29. Lech

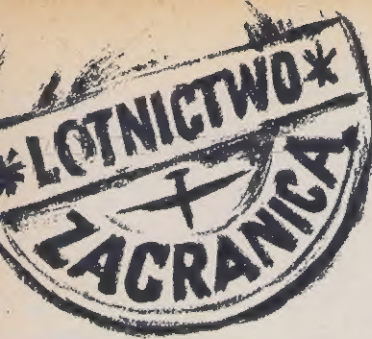
Jeske (Warszawa) 585,29 pkt, 30. Jerzy Radomski (Dąblin) 563,82 pkt, 31. Tadeusz Gancarz (Rzeszów) 457,81 pkt, 32. Zdzisław Plasecki (Szczecin) 451,44 pkt, 33. Ludwik Malewskiego (Warszawa) 431,68 pkt, 34. Franciszek Szuberla (Rzeszów) 375,58 pkt, 35. Marcin Jaxa Rożen (Wrocław) 334,63 pkt, 36. Stanisław Chmiel (Dąblin) 253,14 pkt, 37. Janusz Osiecki (Strzebielino) 173,06 pkt.

**KLASYFIKACJA INDYWIDUALNA — KOBIETY.** Mistrzyni Polski — MARIA PUCHAR (Warszawa) 856,09 pkt, 2. Antonina Chmielarczyk (Kraków) 837 pkt, 3. Maria Wojtkowska (Warszawa) 810,12 pkt, 4. Romana Skatulska (Warszawa) 439,10 pkt.

**ZAWODNICZY ZAGRANICZNI.** 1. Mladen Milicević (Jugosławia) 970,42 pkt, 2. Wolfgang Laue (NRD) 915,11 pkt, 3. Dietler Strueber (NRD) 736,02 pkt, 4. Dimitrije Vujović (Jugosławia) 674,51 pkt.

**KLASYFIKACJA DRUŻYNOWA.** 1. Aeroklub Krakowski — 2 765,63 pkt, 2. CWSPad — Strzebielino — 2 508,57 pkt, 3. Aeroklub Ziemi Lubuskiej — 2 208,62 pkt, 4. Aeroklub Warszawski — 2 203,92 pkt, 5. Aeroklub Wrocławski — 1 795,54 pkt, 6. Aeroklub Rzeszowski — 1 584,12 pkt.





## SPORT SPADOCHRONOWY

**ZSRR.** Na lotnisku pod Leningradem odbyły się siedmiodniowe towarzyskie zawody spadochronowe, według programu mistrzostw ZSRR. Wzięły w nich udział ekipy Moskwy, Leningradu, Swierdłowska, lotnictwa wojskowego i wojsk powietrzno-desantowych. Każdy z uczestników zawodów wykonał po dwa skoki w każdej z czterech konkurencji. Program zawierał: 1 – skoki na celność lądowania z wysokości 1000 m do koła o promieniu 50 m, 2 – pojedyncze skoki kombinowane z wysokości 1500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 20 sek (punktowana celność i styl opadania), 3 – pojedyncze skoki z wysokości 2000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 28-31 sek i wykonaniem zespołu figur, 4 – nocne skoki z wysokości 1000 m. Zwycięstwo drużynowe w zawodach odniosła drużyna Swierdłowska, drugie miejsce – zajęła ekipa Moskwy, trzecie – ekipa wojsk powietrzno-desantowych. W klasyfikacji indywidualnej pierwsze miejsce zajął Feliks Nejmark (Moskwa), drugie – Wiczesław Kryłow (wojska pow.-desant.) trzecie – Ernest Sewastianow (Moskwa). Wśród kobiet pierwsze miejsce zajęła Galina Andriejczewa (Leningrad).

**RUMUNIA.** Znany skoczek rumuński Gheorghe lancu ustanowił w skoku z wysokości 1000 m na celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochronu rekord niemożliwy już do pobicia, lądując dokładnie w samym środku krzyża.

## SPORT SAMOLOTOWY

**ZSRR.** Radziecki odrzutowy wodnosamolot nowego typu M-10 (brał udział w defiladzie nad Tuszyńem) ustanowił ostatnio kilkanaście rekordów świata. Po raz pierwszy – pobił rekord prędkości na bazie pomiarowej 15-25 km, osiągając 910 km/h. Następnie – pobił szereg światowych rekordów wysokości: z obciążeniem ponad 5000 kg – 14042 m, bez obciążenia – 14742 m, z obciążeniem 10000 kg – 12700 m, z obciążeniem 15000 – 12120 m (w locie tym padł równocześnie rekord wyniesienia na 2000 m maksymalnego obciążenia – 15204 kg). Z kolei – ustanowił w jednym locie (na trasie zamkniętej 1000 km Żdanów – Sewastopol – Noworosyjsk – Żdanów) cztery nowe rekordy prędkości: bez ob-

ciążenia, z obciążeniem 1000 kg, 2000 kg i 5000 kg – 875 km/h. W czasie rekordowych lotów na pokładzie samolotu znajdowała się trzyosobowa załoga, w składzie: pilot doświadczalny 1 klasy G. I. Burionow, nawigator doświadczalny 1 klasy W. M. Bogacz i radiooperator doświadczalny W. P. Pieriebiajłow. Dokumentacja rekordowych lotów zostanie przesłana do FAI, w celu oficjalnego zatwierdzenia.

**CSRS.** W dniach od 16 do 20 sierpnia br. odbyły się na lotnisku Plzen-Bory IV Mistrzostwa Samolotowe CSRS w akrobacji. Pierwsze miejsce i tytuł mistrza zdobył znany pilot praski Jiri Blaha (1205,81 pkt), drugie – Jaromir Hulka (1189,85 pkt), trzecie – Ladislav Bezak (1184,34 pkt). W kategorii kobiet tytuł mistrzowski uzyskała Eva Kaprasova (1029,26 pkt), drugie miejsce – Eva Krencova (989,65 pkt), trzecie – Jirina Lockero (973,81 pkt). W czasie wykonywania wiazanki dowolnej w finałach mistrzostw runął na ziemię i poniósł śmierć jeden z zawodników – Jaroslav Lazar.

**WŁOCHY.** W dniu 4 sierpnia br. pilot fabryczny zakładów Aeronautica Macchi osiągnął na samolocie odrzutowym MB-326 wysokość 15233, bijąc tym samym dotychczasowy rekord pilota radzieckiego W. Muchina (Jak-32) o 1000 m.

**FRANCJA.** Zakłady Morane-Saulnier otrzymały z Argentyny zamówienie na dostawę 81 samolotów M. S. „Rallye”. Maszyny te mają być montowane w zakładach DINFIA w Cordobie.

**FAI.** Dowiadujemy się z biuletynu FAI (sierpień br.), że zatwierdzony został rekord świata pilota radzieckiego Georgija Mosołowa, który w dniu 28 kwietnia br. na dwusilnikowym samolocie E-66A osiągnął wysokość 34714 m.

## SZYBOWNICTWO

**NRD.** Drugi diament do złotej odznaki zdobył pil. Klaus König z Drezna. Ogółem w NRD jest w tej chwili dziewięciu pilotów posiadających złotą odznakę szybowcową z dwoma diamentami. Pierwszy diament do złotej odznaki uzyskało dwóch pilotów: Manfred Warstadt i Hans Schumacher. Ogółem – pilotów z jednym diamentem jest obecnie w NRD 34-ech. Liczba pilotów ze srebrną odznaką – zwiększyła się do 593-ech.

**SZWAJCARIA.** Irene Müller-Borer ustanowiła kobiecy rekord Szwajcarii w przelocie docelowo-powrotnym: 260 km. W tej samej konkurencji męski rekord Szwajcarii ustanowił Jürg van Voomveld – 396 km.

## SPORT BALONOWY

**FAI.** Jak doniósł biuletyn FAI z sierpnia br., zatwierdzony został rekord międzynarodowy Donalda L.

Piccarda (USA), który w dniu 19 lipca br. osiągnął na balonie „Golden Bear” N-2-C o pojemności 552,24 m sześć. wysokość 10504 m.

Zatwierdzeniu uległ również rekord Malcolma D. Rossa (USA), który w dniu 4 maja br. osiągnął na balonie „Lee Lewis Memorial” o pojemności 283 m sześć. wysokość 34668 m.

## MILITARIA

**JAPONIA.** Amerykański myśliwiec odrzutowy, który wystartował z bazy morskiej w Acugi, zrzucił bomby na jedną z dzielnic miasta Jamato. Amerykańskie władze wojskowe natychmiast wysłały do zbombardowanego rejonu śmigłowce i straż ogniową, ogłaszając jednocześnie komunikat, iż pilot „pełnił omyłkę”.

**ANGLIA.** Jak wynika z wyliczeń specjalistów angielskich taniej wypada eksploatacja 40-tu bombowców z bombami wodorowymi niż 10-ciu atomowych okrętów podwodnych uzbrojonych w rakiety dalekodystansowe „Polaris”. Wychodząc z tego założenia Angliacy planują budowę serii nowych bombowców strategicznych, które byłyby uzbrojone w rakiety o zasięgu 3000 km z głowicami wodorowymi.

● W miejscowości Warminster odbył się pokaz użycia bojowego angielskich pocisków kierowanych (przeciwczołgowych) Vickers „Vigilant”. Z pokładu śmigłowca wysadzono dwóch żołnierzy z dwoma ruchomymi wyrzutniami i pociskami. Przygotowanie do strzału trwało 65 sekund. Pierwszy strzał oddano do znajdującego się w odległości 1225 m czołgu „Centurion” – czołg został trafiony w wieżę. Drugi pocisk ugodził innego „Centuriona”, który wyjeżdżał z zamaskowania, również w wieżę, z odległości 980 m. Następne sześć strzałów, oddanych do czołgów jadących w odległości 1140 m, 910 m, 635 m, i 360 m, również było celnych (dwa strzały w wieżę). Kolejne cztery pociski zniszczyły cztery czołgi jadące pod osłoną dymu, w odległości 980, 910, 720, i 640 m. Tylko jeden strzał – na trzynastacie – był niecelny.

**USA.** Na terenie bazy lotniczej Edwards (Kalifornia) przeprowadzane są próby zastosowania do angielskich bombowców strategicznych „Vulcan” amerykańskich pocisków kierowanych „Skybolt”, które masowo mają być dostarczone lotnictwu angielskiemu w 1964 r.

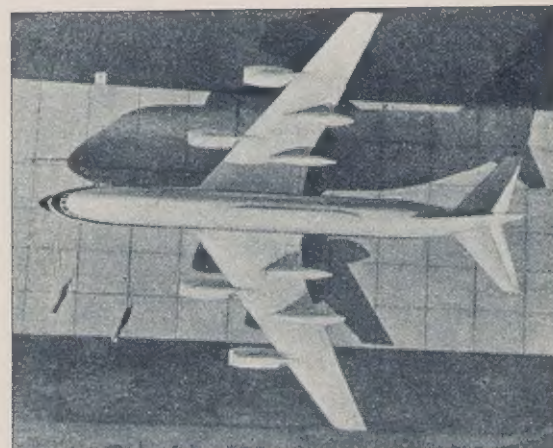
**NRF.** Stacjonująca w miejscowości Biltburg amerykańska jednostka lotnictwa taktycznego przebrojona zostanie w samoloty F-105 „Thunderchief”.

● W dniu 24 września br. na lotnisku Fürstenfeldbruck obchodzona była 5-ta rocznica utworzenia nowej „Luftwaffe” (lotnictwa wojskowego).

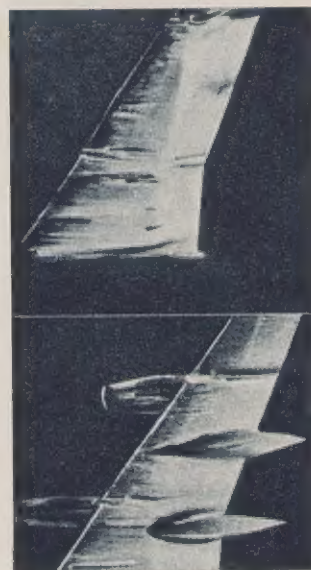
**KATANGA.** Samozwańczy „prezydent” Katangi – Czumbe – zakupił w NRF dziesięć samolotów Domier.

## KRONIKA TECHNICZNA

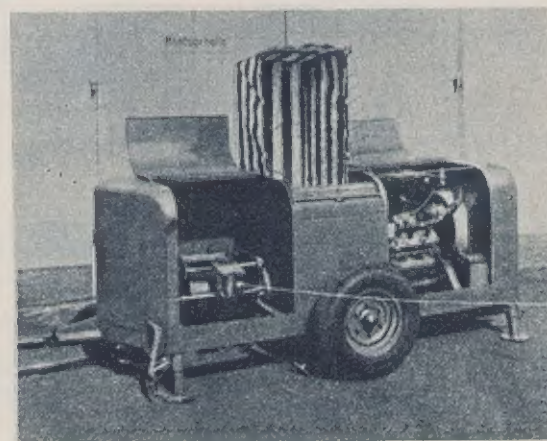
### POZORY MYŁĄ



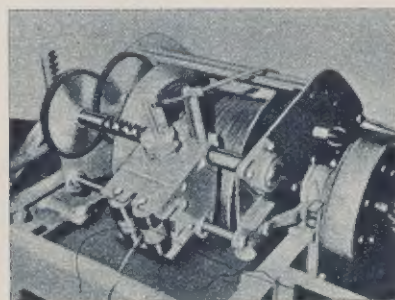
Odrzutowy samolot pasażerski (powyżej) Convair CV-340 „Coronado”, który ma być oblatany w listopadzie br., zwraca uwagę 4-kropłowymi owiewkami umieszczonymi na tylnej części cienkiego płata. Wbrew pozorom, owiewki te nie pogarszają lecz poprawiają własności aerodynamiczne szybkiego samolotu, polepszając opływ płata. Wykazali to badania tunelowe (z prawej). W owiewkach tych, długości ponad 7 m, znajdują się dodatkowe zbiorniki paliwa.



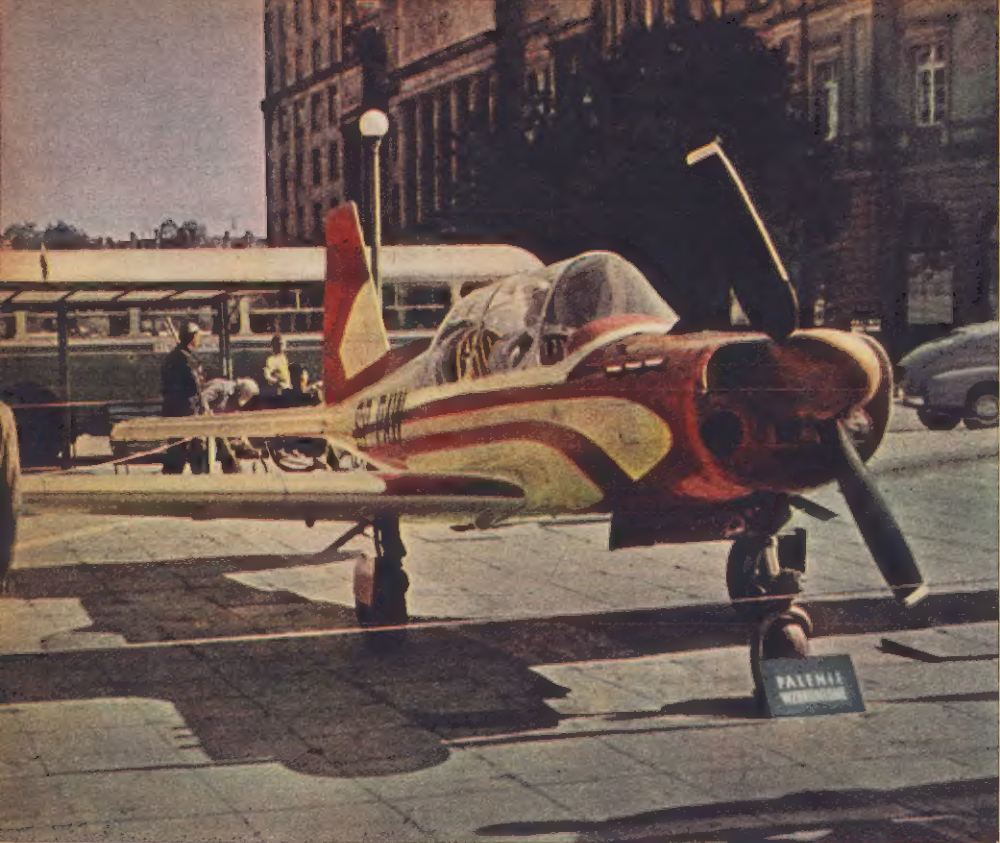
### NOWA WYCIĄGARKA



Zakłady Pfeifer, specjalizujące się od 25 lat w budowie wyciągarek szybowcowych, produkują obecnie seryjnie nową wyciągarkę (powyżej) z silnikiem 100 lub 140 KM, wyróżniającą się ulepszoną konstrukcją zwijaka (poniżej), zapewniającą większą żywotność liny holowniczej. Ciężar wyciągarki 1300 kg, przekładnia 3,09:1, lina  $\phi$  4,2 lub 4,6 mm o długości 1500 m.







WYŻEJ: Nowy, dwumiejscowy samolot sportowy M-4 „Tappan”. Z LEWEJ: Nowy myśliwiec akrobacyjny SZD-21 „Kobur”.



Z LEWEJ, PONIŻEJ: Nowy śmigłowiec wielozadaniowy Mi-2 w wersji sanitarnej.



U L I C A K R Ó L E W S K A





## MECZ LOTNICZY JELENIA GÓRA - POZNAŃ



Za samolotem.

Foto: L. Stępień

## HARCERSKIE SKRZYDŁA NA DOLNYM ŚLĄSKU

**B**ILANS kilkuletniej pracy Harcerskiego Ośrodka Lotniczego Dolnośląskiej Komendy Chorągwi ZHP przedstawia się bardzo pomyślnie. Niezależnie od istniejących kilkadziesiąt drużyn i zastępów lotniczych prowadzona jest szeroka działalność lotnicza w Hufcach Dolnośląskich. Harcerze korzystają z 35 modelarni lotniczych. Ilość wyszkolonych specjalistów od 1957 r. przedstawia się na Dolnym Śląsku następująco:

1957 rok — kurs przodowników modelarstwa lotniczego (podinstruktorów) ukończyło 13 harcerzy, w drużynach lotniczych wyszkolono 140 modelarzy.

1958 rok — kurs drużynowych lotniczych ukończyło 15 harcerzy, kurs sprawnych lotniczych ukończyło 24 zastępowych. Wyszkolono we Wrocławiu 10-ciu pilotów szybowcowych III klasy. W drużynach lotniczych wyszkolono 165 modelarzy.

1959 rok — wyszkolono 17-tu instruktorów modelarstwa lotniczego, w tym 4 na kursie GK ZHP, a 13 we Wrocławiu, 4 pilotów szybowcowych do klasy III. 14 skoczków spadochronowych oraz 4 skoczków wysłano na kurs prowadzony przez GK ZHP.

1960 rok — na obozie spadochronowym we Wrocławiu wyszkolono 18 harcerzy, przy czym 6-ciu wysłano na treningi do Lubienia Kujawskiego. Wyszkolono 7-miu pilotów III kl. W drużynach lotniczych za 1959 r. wyszkolono 680 modelarzy.

1961 rok — Harcerski Ośrodek Lotniczy skierował na szkolenie LPW I st. 37-miu harcerzy. Kurs spadochronowy we Wrocławiu ukończyło 24 harcerzy, na kurs instruktorów modelarstwa lotniczego organizowany przez GK ZHP

W niedzielę dnia 17 września br. Aeroklub Jeleniogórski zorganizował mecz lotniczy z Aeroklubem Poznańskim, połączony ze startem balonu wolnego (z Cieplic) oraz pokazami.

Impreza trwała przez wiele godzin, ale kilkanaście tysięcy widzów nie nudziło się ani przez chwilę. Konkurencja szybowcowa, samolotowa i spadochronowa na przemian absorbowały uwagę kibiców. Pró-

bą dla spadochroniarzy były dwa skoki z wysokości 1200 metrów z opóźnionym otwarciem spadochronu (10 sekund) na celność lądowania. Szybowników punktowano za wykonanie układu akrobacji obowiązkowej na „Musze Standard” i lądowanie na punkt. Piloci samolotowi walczyli na trasie nawigacyjnej prowadzącej po luku oraz w próbach technicznych na lotnisku.

Sprawnie działająca komisja sędziowska i radiofonizacja lotniska pozwalały na bezpośrednie informowanie widzów o uzyskiwanych rezultatach, co znacznie zwiększało atrakcyjność tego co działo się na polu wzlotów. Prawdziwą sensacją stał się przelot docelowy balonu wolnego „Poznań”, pilotowanego przez inż. Zbigniewa Laszkiewicza. Po starcie z Cieplic i kilkunastokilometrowym przelocie balon — ku zdumieniu i zachwyto- wi zebranych tłumów — wylądował na jeleniogórskim lotnisku.

Mecz zakończył się zdecydowanym zwycięstwem Aeroklubu Jeleniogórskiego, ale największy sukces odniosło lotnictwo sportowe z tak udanej imprezy

propagandowej. Zarządowi AJ — a szczególnie prezesowi Władysławowi Kuczerze i pełniącemu obowiązki kierownika Tadeuszowi Kaczmarkowi — należą się słowa wielkiego uznania.

W poszczególnych konkurencjach zwyciężyli: samolotowa — zespołowo — Jelenia Góra, indywidualnie — Stanisław Babiarz (AJ); szybowcowa — zespołowo — Poznań, indywidualnie — Rajmund Jakób (AP); spadochronowa — zespołowo — Jelenia Góra, indywidualnie — Witold Bródka (AJ). Z uczestników meczu bardzo dobrą formą sportową wyróżnili się spadochroniarze jeleniogórscy. (pj)

## BIULETYN AEROKLUBU PRL NR 333

### ZATWIERDZENIE WYCZYNÓW KRAJOWYCH

#### Diamanty za przelot docelowy 300 km

- 46 (427) Zbigniew Wasilewski — 357 km (5.6.61)
- 47 (428) Henryk Krasowski — 310 km (6.6.61)
- 48 (429) Wojciech Mozdyniewicz — 320 km (5.8.61)

#### Złote Odznaki Szybowcove

- 21 (345) Edward Chodkiewicz — 3300 m, 355 km (29.7.61)
- 22 (346) Kazimierz Marcinak — 3320 m, 316 km (15.8.61)
- 23 (347) Henryk Krasowski — 3690 m, 310 km (22.8.61)

#### Srebrne Odznaki Szybowcove

- 93 (1948) Ryszard Leja — 5 h 06 min, 1150 m, 70 km (19.4.61)
- 94 (1949) Henryk Włoch — 5 h 27 min, 1550, 100 km (23.4.61)
- 95 (1950) Czesław Szubski — 6 h 00 min, 1250 m, 162 km (23.4.61)
- 96 (1951) Stanisław Konopka — 5 h 32 min, 1170 m, 82 km (19.5.61)
- 97 (1952) Stanisław Mosica — 6 h 00 min, 1000 m, 60 km (22.5.61)
- 98 (1953) Leon Wydra — 5 h 32 min, 1100 m, 104 km (23.5.61)
- 99 (1954) Marian Porwol — 6 h 11 min, 1150 m, 100 km (23.5.61)
- 100 (1955) Zygmunt Leszczyński — 5 h 27 min, 1520 m, 105 km (26.5.61)
- 101 (1956) Józef Kalinowski — 5 h 37 min, 1600 m, 70 km (30.5.61)
- 102 (1957) Marek Stępielewski — 7 h 05 min, 1100 m, 85 km (1.6.61)
- 103 (1958) Włodzimierz Fiks — 5 h 37 min, 1770 m, 55 km (17.6.61)
- 104 (1959) Andrzej Stankiewicz — 6 h 49 min, 1240 m, 83 km (24.6.61)
- 105 (1960) Stefan Gąsiorowski — 5 h 41 min, 1570 m, 65 km (24.6.61)
- 106 (1961) Zbigniew Totoń — 6 h 16 min, 1370 m, 56 km (25.6.61)
- 107 (1962) Edward Filipiak — 5 h 06 min, 1250 m, 91 km (25.6.61)
- 108 (1963) Leszek Janicki — 5 h 03 min, 1530 m, 90 km (2.7.61)
- 109 (1964) Jarosław Janowski — 5 h 16 min, 1500 m, 65 km (8.7.61)
- 110 (1965) Grzegorz Bąk — 5 h 02 min, 1230 m, 65 km (12.7.61)
- 111 (1966) Krzysztof Drożdż — 5 h 10 min, 1300 m, 76 km (12.7.61)
- 112 (1967) Jacek Krajewski — 5 h 18 min, 1050 m, 151 km (14.7.61)
- 113 (1968) Jerzy Michalak — 5 h 48 min, 1320 m, 70 km (29.7.61)
- 114 (1969) Kazimierz Kozak — 5 h 29 min, 1250 m, 83 km (4.8.61)
- 115 (1970) Zbigniew Glogowski — 6 h 00 min, 1170 m, 68 km (4.8.61)
- 116 (1971) Jerzy Jurecki — 5 h 11 min, 1620 m, 86 km (3.8.61)
- 117 (1972) Maria Olszewska — 5 h 09 min, 1250 m, 52 km (27.8.61)
- 118 (1973) Mieczysław Miedziuch — 5 h 22 min, 1070 m, 75 km (27.8.61)

Sekretarz Główny Aeroklubu PRL

wizjonu 303 (Szczep Lotniczy „Byskawica”). Zespołowo 1-sze miejsce również zdobyła w/w drużyna. W zawodach brały udział wszystkie modelarnie z Wrocławia. 1958 r. — w mistrzostwach Wrocławia, w których udział brało ponad 100 modelarzy z Wrocławia i Jeleniej Góry, mistrzem Wrocławia w kategorii modeli szybowców A-2 został Dh Tadeusz Kłos zdobywając 1-sze miejsce; zespołowo 1-sze miejsce w kat. A-1 zajęli harcerze z 9 Drużyny km. Dywizjonu 303. 1959 r. — 15 listopada na zawodach o mistrzostwo Wrocławia 1-sze miejsce i ponownie tytuł mistrza Wrocławia zdobył Dh Tadeusz Kłos (9 DL Dywizjonu 303). 1961 r. — 4 czerwca br odbyły się Zawody Modelarskie o mistrzostwo Wrocławia — zespołowo 1-sze miejsce zajęli harcerze (Szczep „Byskawica”); zawody organizował Aeroklub Wrocławski. 18 czerwca w Zawodach Wojewódzkich 1-sze miejsce zajął Dh Waldemar Miszkurka z 9 DL km. Dywizjonu 303; dalszych kolejnych 7 miejsc zajęli harcerze w/w drużyny. Zespołowo 1-sze miejsce zajęli harcerze. Zawody organizował Zarząd Wojewódzki LPZ. Na wiosnę br Hufce Bolesławiec, Lubin, Legn., Złotoryja i Wrocław IV otrzymały szybowce typu „ABC” przeznaczone na chwytynice.

Harcerski Ośrodek Lotniczy Dolnośląskiej Komendy Chorągwi przekazuje za pośrednictwem „Skrzydlatej Polski” serdeczne podziękowanie za pomoc i opiekę:

Dowództwu Wojsk Lotniczych i OPL OK, Zarządowi Głównemu APRL, Aeroklubowi Wrocławskiemu i Jeleniogórskiemu oraz kierownikowi Wycynowej Szkoły Szybowcowej w Jezowie Sudeckim, a także wszystkim osobom i instytucjom udzielającym pomocy dolnośląskim harcerzom-pilotom.

phm  
RYSZARD KOMOROWSKI



# „SKRZYDLATA POLSKA“

rozmawia

z mjr. pil. Józefem Grochowskim

## o VII Samolotowych Mistrzostwach Polski

**M**AJOR pilot Józef Grochowski był kierownikiem VII Samolotowych Mistrzostw Polski. Pisaliśmy już o tym, że mistrzostwa katowickie zasłużyły sobie ze wszech miar na miano imprezy lotniczej wysokiej rangi. Złożyło się na to wiele elementów, wśród nich zaś bez wątpienia do najpoważniejszych należał wielki wkład rzetelnej pracy i szczerego, młodzieńczego zapału majora Grochowskiego.

Wykorzystując okazję spotkania majora Grochowskiego na lotnisku, proszę go o pół godziny rozmowy, której przebieg relacjonują Czytelnikom „Skrzydlatej“.

— Jak Pan ocenia poziom umiejętności lotniczych zawodników biorących udział w VII Mistrzostwach Polski?

— Oceniam go jako bardzo dobry. Jest na to sporo dowodów, jak chociażby fakt doskonałego orientowania się załóg w wyjątkowo trudnym terenie Śląska. Miało to odzwierciedlenie szczególnie podczas konkurencji nocnej: nie było w czasie jej trwania przypadków błędzenia w morzu świateł ani innych komplikacji. Zawodnicy, biorąc pod uwagę przebieg całych mistrzostw, wykazali iż umieją latać precyzyjnie w każdych warunkach i nad każdym terenem. To znów świadczy, że są wyszkoleni wszechstronnie. Jestem zdania, aby w następnych kolejnych mistrzostwach warunki konkurencji były stopniowo coraz trudniejsze. Przyczyni się to niewątpliwie do jeszcze większego wzrostu ogólnego poziomu umiejętności pilotów i nawigatorów, i tak już mocno zaawansowanego w stosunku do umiejętności jakimi dysponują lotnicy zagraniczni.

— Czy zauważył Pan może jednak jakieś słabsze punkty w wyszkoleniu załóg uczestniczących w mistrzostwach? Na co by należało zwrócić przede wszystkim uwagę?

— Niektórzy zawodnicy mieli trudności z regularnością latania. Wskazuje to na fakt, iż muszą oni więcej się przyłożyć do techniki dokonywania obliczeń trasy. Wtedy — zniknie problem punktualnego „wyjścia na czas” i liczenia w ostatecznym razie na szczęście.

— Którą z konkurencji ocenia Pan jako najtrudniejszą?

— Ostatnią, nocną. W jej wyniku nastąpiło niemałe „przetrasowanie” zawodników. Nawiasem można stwierdzić, że była ona pięknym akordem zawodów: moc satysfakcji odczuwalismy obserwując jak nasi piloci i nawigatorzy radzą sobie z fantazją w niełatwych sytuacjach,



Mjr pil. Józef Grochowski.

Foto: T. Malinowski

na bądź co bądź nienajlepszej jakości samolotach.

— Co Pan sądzi o szansach naszych lotników sportowych w ewentualnym spotkaniu z zawodnikami zagranicznymi?

— Jestem przekonany, że już dziś jesteśmy w stanie wystawić silną grupę sześciu—siedmiu zawodników, których kwalifikacje absolutnie nie są gorsze od umiejętności posiadanych przez lotników zagranicznych. Oczywiście w spotkaniu takim ogromną rolę odegra sprzęt. Automatycznie — problem, prawda? Jeszcze tak, ale gdy niecierpliwie przez wszystkich oczekiwane nowe polskie samoloty, może M-4 „Tarpan”, wreszcie znajdą się w aeroklubach, problem zniknie i zdolności naszych pilotów będą mogły zająsnąć najpełniejszym blaskiem. Chwilowo musimy jeszcze poprzestać na stwierdzeniu, iż posiadany przez nas sprzęt ustępuje — jeśli

chodzi o wyczyn — sprzętowi naszych kolegów zza granicy, dysponujących znacznie nowocześniejszymi i sprawniejszymi samolotami.

— Które z zadań stojących przed kierownictwem sportu samolotowego zalicza Pan do rzędu najważniejszych?

— Tych ważnych zadań jest dużo. Ambicją naszą jest, aby wszyscy piloci sportowi uzyskali stopniowo I klasę wyszkolenia. Są na to zupełnie realne szanse. Gdy otrzymamy nowe samoloty, to jestem przekonany, iż zgodnie ze starą tradycją nasi piloci mocno staną w czołowie europejskiej. Dążymy również do tego, aby w lataniu klubowym nieodzowne stało się radio. Dobra łączność ziemia-ziemia i ziemia-powietrze wzmocze bezpieczeństwo lotów. Trzeba tu również powiedzieć, że spraw wyszkolenia lotniczego nie można — oczywiście — stawiać pod kątem wyłącznie sportu. Lotnictwo sportowe jest dziś u nas prawdziwą kuznią kadr dla wszystkich innych dziedzin lotnictwa — komunikacji, lotnictwa sanitarnego, transportowego, gospodarczego i wojskowego. Nasi lotnicy sportowi stanowią szczególnie doskonały materiał na pierwszorzędnych lotników wojskowych.

— Wróćmy jeszcze na chwilę do mistrzostw: jak Pan by określił ich atmosferę sportową?

— Współzawodnictwo o tytuł mistrza nosiło znamiona walki ostrej, twardej, ale — bardzo koleżeńskiej jednocześnie. Zawodnicy rzeczywiście dawali z siebie maximum wysiłku, dążąc do zajęcia jak najlepszych miejsc, lecz ściśle stosowali się zarazem do zasad regulaminu, latali bez jakichkolwiek ominięć prawideł tej wielkiej gry, niezwykle uczciwie. Nie było też i powodów do stosowania żadnych sankcji karnych, np. w postaci dyskwalifikacji.

— A co Pan myśli o ustosunkowaniu się miejscowych władz i społeczeństwa śląskiego do mistrzostw?

— Było wprost kapitalne. Rzadko się spotyka tego rodzaju pomoc i opiekę ze strony terenowych działaczy, przyjaciół i sympatyków lotnictwa. Dali z siebie dużo wysiłku przy współorganizowaniu imprezy. Ze szczególną satysfakcją — jeśli już chodzi o samych gospodarzy mistrzostw — wspominam niezmordowaną aktywność Stanisława Michniewskiego i Zygmunta Dubickiego. Ileż ci ludzie mają w sobie lotniczego entuzjazmu i niespożytej energii!

Chciałbym, jeśli można, życzyć: wszystkim aeroklubom takiego prezesa jak Stanisław Michniewski, a miastom takiego aeroklubu jak Śląski.

Czas nagli, trzeba skończyć rozmowę. Dziękując majorowi za interesującą wypowiedź spoglądam mimo woli na jego mundur i przyszły na nim baretki kilku wysokich odznaczeń bojowych. Jest wśród nich Krzyż Walecznych i Krzyż Partyzancki. Pomyślałem sobie, że dzielny człowiek wykona swe zadania — tak na froncie, jak i w czasie pokoju — zawsze w podobny sposób: z energią, zdecydowaniem i bez reszty.

Rozmawiał: J. ZARĘBSKI

## Notatki

### Z POZIOMU LOTNISKA

#### HENRYK SEGNO

80-letni, drobny, pochyłony człowiek wszedł do pokąju kierownictwa mistrzostw. Twarz — skądś mi znana, ach, to przecież jeden z najstarszych polskich lotników, pan Henryk Segno. Człowiek, który już latał w samych początkach tego wieku. Cel wizyty wyłuszczył krótko:

— Chcę wam w czymś pomóc, koledy. Zatrudnijcie mnie przy czymkolwiek, na pewno się przydam. Specjalnie po to przyjechałem. Czy potrzebne są tutaj słowa o entuzjaźmie, aktywności i ukochaniu lotnictwa?

#### GDYBY TAK WSZĘDZIE...

Podłuchana rozmowa:  
— Chłopie, zrób no coś z ochroną lotniska przed naporem tłumów.

— Już lecę po swych chłopaków! (poleciał, łaził)

— A wy piszcie fachowo i pilnujcie wyników.

— Musowo!

— Czy sprzęt macie przygotowany?

— Od dawna.

Osoby rozmowy: prezes Aeroklubu Śląskiego, oficer milicji, dziennikarze, sprawozdawcy radiowi i operatorzy telewizji. Cóż, poza zdrożeniem takiego stosunku między działaczami klubowymi, a przedstawicielami MO i organów informacji publicznej.

#### GORNICY Z „WUJKA” I KWIATY

Żołęgi samolotów, przylatujących na lotnisko katowickie w pierwszym dniu mistrzostw, bezpośrednio po wyjściu z maszyn witane były serdecz-

nie przez gospodarza mistrzostw, prezesa Aeroklubu Śląskiego Stanisława Michniewskiego oraz trzech górników z kopalni „Wujek” w tradycyjnych czarnych uniformach i jedną uroczą kobietę. Uściski dłoni, kwiaty z niewieścich rąk, dużo przyjacielskich, miłych słów i życzeń sukcesów. Oto nazwiska tych górników, szczerych przyjaciół lotnictwa: Piotr Bednarz, Ludwik Zmysłowski i Ignacy Woźniak. Wszyscy trzej oraz pani Krystyna Ptaszewska (kwiaty!) byli bardzo przejęci swą funkcją.

#### NA SEDZIOWSKIM POSTERUNKU

Niski, ogorzały, sympatyczny pan niezmordowanie biega z taśmą i mierzy z pomocnikiem odległość od chorągiewki do koła samolotu. Powtarza to wiele, wiele razy. W krótkich przerwach pali papierosa i patrzy w niebo na akrobacyjną wiazankę „Junaka”, mówi do siebie: „To ma być ranwers, chłopie? Sknociłeś. Ale immelmana nie spaskudź... o, tak dobrze, fachowo, teraz

wywrót, no, abyś tylko looping i beczki wykonał ładnie...”

Dla Kazimierza Chorzewskiego niebo nad lotniskiem w Katowicach jest dobrze znane. Trzydzięci lat temu zrzucił tu medunek uczestnicząc w wielkim locie dookoła Polski. Zajął w nim pierwsze miejsce. Jego kolegami byli Zwińko, Wigura, Giedgowd i inni sławni lotnicy sportowi. Sam — świetny pilot i uczestnik niezliczonej ilości zawodów, rajdów, zlotów — z wielkim zapałem oceniał postępy młodych zawodników.

Znowu kończy dobieg kolejną maszyną. Znowu pan Chorzewski biegnie z lekkością młodzieńca do taśmy, mierzy, notuje, a potem patrzy w niebo. To „Junak” przechodzi właśnie w nurkowanie.

Ano, to stara prawda: miłość do lotnictwa czyni człowieka długo młodym.

#### UCIEKAJCIE KOMISARZE!

Niektórzy zawodnicy mieli ciężarki do zrzutu miedunków zbyt dużej wagi. Kierownik mistrzostw mjr pil. Józef Grochowski na

jednej z porannych odpraw zwrócił na to uwagę:

— Koledzy, po co wam tak potężne ciężary? Chcecie pozabijać niewinnych komisarzy?

Głos z grupy zebranych:  
— Ale na nich są napisy: „Serdecznie witamy!”

#### NAJLEPSZA PROPAGANDA

Pokazy lotnicze, jakie rozpoczęły się w dwie godziny po uroczystości oficjalnego zakończenia mistrzostw, trwały 2 godziny i 35 minut. Czas ten, w porównaniu z ostatnimi pokazami centralnymi w Łodzi, które trwały 70 minut oraz fakt, iż całe przygotowanie i trening nad lotniskiem katowickim zamknęły się w niecałym jednym dniu — wymownie świadczą o wysokim poziomie umiejętności załóg. Dzięki temu istniała gwarancja sprawnego przeprowadzenia wielkiego, bardzo urozmaiconego widowiska (ponad 20 numerów, płynnie jeden za drugim), które podziwiali tłumy mieszkańców Śląska. Wielkie słowa uznania dla kierownictwa pokazów i dla ich wykonawców!



# MODELARZ LOTNICZY

„SKRZYDLATEJ POLSKI”

## Radiomodele zakończyły sezon

**W** dniu 24 września br. na lotnisku Gdańsk-Wrzeszcz odbyły się międzylubowe zawody modeli zdalnie sterowanych. Konkurencję rozegrano jedynie w kategorii modeli szy-

bowców jednoczynnościowych.

Na starcie stanęło 8 modeli. Klasyfikacja końcowa przedstawia się następująco: 1. Kazimierz Ginalska — Aeroklub Warszawski — 912 pkt., 2. Jan Bury —

Aeroklub Poznański — 659 pkt., 3. Andrzej Łabecki — Aeroklub Poznański — 296 pkt., 4. Bogusław Spunda — Aeroklub Warszawski — 145 pkt., 5. Stanisław Grzywa — Aeroklub Gliwicki — 50 pkt. Pozostali zawodnicy sklasyfikowali się z wynikiem zerowym.

Zawody rozegrano w bardzo korzystnych warunkach atmosferycznych. Należy bardzo żałować, że w konkurencji nie wystartowały dwa zgłoszone modele silnikowe: wieloczynnościowy Wielgoszewskiego z Gdańska i jednoczynnościowy Kujawy z Poznania. Pierwszy podczas prób wykazał doskonałą sterowność i opanowanie pilotażu przez za-

wodnika. Niestety, pechowy wypadek (uderzenie w stół) wyeliminowało ten ciekawy model z konkurencji. Model Kujawy nie był jeszcze dopracowany.

Słabe wyniki zawodów spowodowały, że po ich zakończeniu zebrali się podkomisja zdalnego sterowania Komisji Modelarstwa Lotniczego APRL celem przeanalizowania sytuacji w tej dyscyplinie modelarstwa. Postanowiono, że na przyszłość zawody muszą być połączone z obozem przygotowawczym, gdzie zawodnicy będą mogli potrenować i dostroić aparaturę korzystając z konsultacji fachowców — radiotechników.

A. TRZCIŃSKI



## Modele szybowców na mistrzostwach świata

**M**ISTRZOSTWA świata zgromadziły czołówkę najlepszych modelarzy. Stąd też nasuwa się retoryczne pytanie co nowego tu zaprezentowano. Aby na to pytanie dać wyczerpującą odpowiedź, należy omówić chronologicznie wszystkie elementy, które decydują o wyniku sportowym. Zaczęło od projektu konstrukcyjnego modelu. Zgodnie z opinią większości twierdzi, że rewelacji nie zanotowano. Prezentowano modele o różnych układach i konstrukcjach powozach stosowanych w kraju. Wielu zawodników miało konstrukcje zbliżone do modeli Zindberga, Sokolowa i innych znanych modelarzy.

Jedyną nowością w dziedzinie technologii wykonywania modeli zaprezentował zawodnik USA — Lortz. Kadłuby w jego modelach wykonane były z tworzywa porowatego (piłki), powierzchnię utwardzonego szkłem wodnym. Ciężar takiego kadłuba, jak twierdził wykonawca, nie jest wcale większy od konwencjonalnej metody przy konstruowaniu kadłubów przy zastosowaniu balsu, a wytrzymałościowo znacznie ją przewyższa.

Modelarze na ogół twierdzą, że w konstrukcji mo-

delu szybowca już niewiele da się zrobić i w związku z tym cały swój wysiłek skierowali w zmechanizowanie i udoskonalenie techniki holowania. Włosi i Francuzi wymyślili specjalne zaczepy holownicze, które umożliwiały im sterowanie modelem na holu. Wypuszczenie modelu do lotu następowało tam, gdzie sobie tego życzył zawodnik. Dało się zaobserwować u wielu zawodników dużą znajomość zjawisk meteorologicznych.

Jak na tym tle wyglądały szanse naszych zawodników? Jeżeli chodzi o modele to twierdzą, że nie były one gorsze od innych i latały dobrze. Braki były oczywiście w mechanizacji i znajomości meteorologii. Modele naszych zawodników często latały tam gdzie chcieli, wbrew woli zawodnika. Również anemometryczna mechanizacja naszych modeli w postaci wychyłanego steru kierunku też zawodziła. Po zmechanizowaniu modeli tak, żeby można było nimi sterować na holu i przyswojeniu zasad meteorologicznych, można liczyć na sukcesy. Czas już wyrugować utarty slogan, że szybowcem wygrywa się przypadkowo.

E. OSIŃSKI

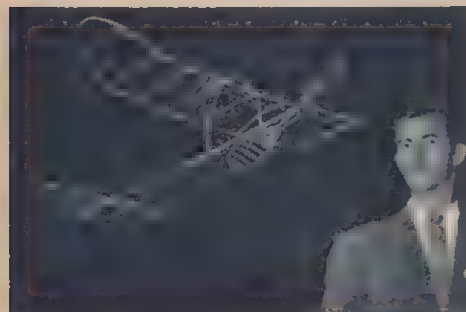
Powyżej: Włoch P. Soave przygotowuje się do decydującej rozgrywki. Niżej: Szwed G. Kälen, który zajął trzecie miejsce. Foto: E. Osiński



## NOWOŚCI MAŁEGO LOTNICTWA



Aktualny rekordzista świata w kategorii mikromodeli Max Hacklinger (NRF), który w Cardington ustalił wynik 44 min, 28 sek. Ponadto: Soltan Oczody (Węgry), posiadacz nowego rekordu krajowego 30 min, 41 sek. Na mistrzostwach mikromodeli zajął 9 miejsce. Hacklinger zajął 13 miejsce najlepszym wynikiem 22 min, 21 sek. Rekord ustalił poza konkursem.



**ZANOTOWALIŚMY** ostatnio ceny silników, jakie sprzedawane są w Warszawskiej CSH. Bambino — 0,5 cm<sup>3</sup> — 260 zł, Wilo — 1,5 cm<sup>3</sup> — 295 zł. Super Sokół — 5 cm<sup>3</sup> — 631 zł, Zeiss — 1,5 cm<sup>3</sup> — 260 zł, Jaskółka — 2,5 cm<sup>3</sup> — 194 zł, Trzy Alagi po 180, 220, 300 zł. Jest zatem w czym wybierać.

★

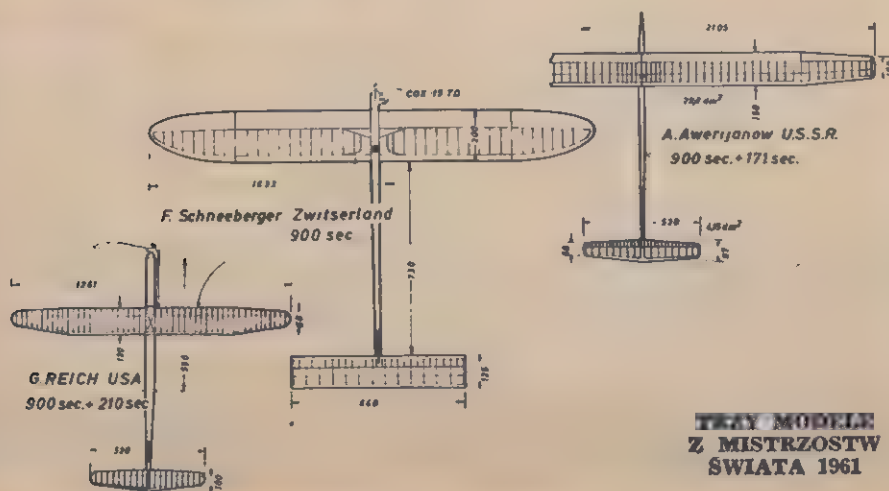
**VLADIMIR PROCHAZKA**, znany konstruktor i publicysta modelarski z Czechosłowacji, opracował ostatnio mały model szybowca A-1, którego plan wydało wydawnictwo politechniczne w Pradze. Ten sam autor jest współtwórcą ostatnio wydanych dwóch książek o budowie modeli latających i silnikach modelarskich.

★

**Z. PIĄTKOWSKI** z Warszawy opracował ciekawy regulator obrotów silników modelarskich. Regulator przeznaczony jest dla modeli zdalnie sterowanych. Doskonałość pracy tego urządzenia mieliśmy możliwość stwierdzić osobiście, a wkrótce podamy jego opis wraz z rysunkami, co obiecał konstruktor.

★

**KOMPLETNY MODEL** z napędem gumowym, wykonany z tworzywa sztucznego jako zestaw do budowy, wyprodukowała jedna z firm japońskich. Rozpiętość 460 mm — i wielkie szanse szerokiego rozpowszechnienia.



TRZY MODELE  
Z MISTRZOSTW  
ŚWIATA 1961







# CZERWONA LAMPKA NIE ZGASŁA!

**P**ILOCI stali w dwuszeregu. Analizowali meldunek z rozpoznania pogody. Dowódca powiedział:

Aktualny jest drugi wariant, to jest loty w trudnych warunkach atmosferycznych.

Następnie dowódca poinformował, iż na północny zachód od lotniska pogoda jest bezchmurna, a z tego właśnie kierunku oczekiwaliśmy zmiany pogody w naszym rejonie. Dane te potwierdził dyżurny meteorolog.

— Gdyby w ciągu lotów pogoda się poprawiła, przejdziemy na pierwszy wariant, czyli loty w zwykłych warunkach atmosferycznych.

Wysłuchaliśmy wskazówek kierownika lotów dotyczących lądowania na zapasowym pasie oraz czynności na wypadek utraty łączności ze stanowiskiem dowodzenia.

Czekaliśmy w domku startowym na poprawę pogody, ponieważ zaplanowane mieliśmy dwa loty według systemu w zasłoniętej kabinie. Minęły dwie godziny, goniec ogłosił zbiórkę. Na niebie nie było ani jednej chmurki. Tylko księżyc uśmiechał się do nas całą powierzchnią swej okrągłej buzi.

Wystartowaliśmy. W czasie drugiego lotu, kiedy dźwignię kranu podwozia przestawiłem w położenie „wypuszczone”, obserwując jednocześnie lampki sygnalizujące położenie podwozia stwierdziłem, że lampka czerwona sygnalizująca podwozie prawego koła w położeniu schowanym nie zgasiła, nie zapaliła się również lampka zielona tego koła sygnalizująca położenie „wypuszczone”. Prawe koło nie wyszło. Dźwignię kranu podwozia przestawiłem znów w położenie „schowane”. Potem powtórzyłem czynność poprzednią: prawe koło pozostawało nadal w położeniu schowanym.

Codziennie nieomal obserwujemy na niebie smukłe sylwetki samolotów odrzutowych, podziwiamy precyzję i piękno ich lotu, jesteśmy dumni, że w szeregach naszego ludowego lotnictwa znajdują się świetnie wyszkoleni piloci. Duma ta jest w pełni uzasadniona. Tak jest naprawdę. Latanie na nowoczesnych maszynach bojowych — to jednak nie tylko samo piękno i poezja, to nie tylko to, co widzimy z ziemi, okiem widza. Często pilot znajduje się w sytuacji, której nie można określić inaczej jak — trudna. Sytuacje takie — jak mówią doświadczeni lotnicy — są jednak po to, aby je opanować. Gdy jest już wyjątkowo „nie typowo” zawsze pomogą koledzy.

Posłuchajmy dwóch krótkich opowieści będących odzwierciedleniem przeżyć naszych lotników wojskowych, przeżyć, jakie zdarzyć się mogą w praktyce codziennego szkolenia. Konfrontując wrażenia z nich odniesione z odczuciem piękna, jakie ogarnia nas na widok lecącego samolotu, pomyślimy zarazem, iż służba obrońców naszego nieba jest nie tylko zaszczytna, lecz zarazem trudna, odpowiedzialna, wymagająca hartu ducha, odwagi i wielkich umiejętności.

Opowiadania te prezentujemy Wam za uprzejmym zezwoleniem bratniej redakcji tygodnika Wojsk Lotniczych i OPL OK „Wiraż”.

Sprawdziłem jeszcze raz lampkę, aby rozwiać wątpliwości. Zameldowałem o tym kierownikowi lotów. Usłyszałem w słuchawkach:

— Przejdźcie na drugi krąg, schowajcie podwozie, a następnie ponownie dźwignię przestawcie w położenie wypuszczone.

Czynność tę wykonuję skrupulatnie po raz trzeci — bez żadnego rezultatu. Melduję znów kierownikowi lotów, który wydaje mi polecenie wypuszczenia awaryjnego podwozia. Znów bez skutku powtarzam czynności. Teraz sytuacja wygląda nieco gorzej, każda minuta przekształca się w godzinę. Znów głos kierownika lotów.

— Wykonujcie ewolucje samolotem.

Wykonuję dokładnie wszystkie polecenia kierownika lotów, jednak wszystko na nic, prawie koło w dalszym ciągu znajduje się w położeniu schowanym. Naciskam przycisk nadajnika, w słuchawkach cisza, nie ma samopodsłuchu. Próbuje mówić, ale nie otrzymuję żadnych odpowiedzi. Przelątnik na tabliczce abonenta przedstawiam w położenie „wyzew”. Zwracam się do nawigatora:

— Tadzio, słyszysz mnie?

— Tak, bardzo dobrze — odpowiada nawigator.

A więc na domiar złego „wysiadła” radiostacja pokładowa, co jeszcze bardziej pogorszyło sytuację. Nie ma łączności z ziemią.

— Przelącz się — zwracam się do nawigatora, może coś nam poradzą.

Strzelcowi natomiast poleciłem, aby nawiązał łączność przez swoją radiostację. Upiływały minuty. Żadnych sygnałów z ziemi nie otrzymywaliśmy. Strzelec odpowiada, że łączności nie ma, ponieważ inne samoloty znajdujące się na ziemi są wyłączone. Jesteśmy więc zdani na własne siły.

— Podają coś — odzywa się nawigator.

Szybko przesuwam przelątnik na tabliczce abonenta. Trudno jest coś zrozumieć. Słowa głośną sygnatą i silne trzaski. W pewnym momencie odzywa się do mnie nawigator zdenerwowanym głosem:

— Rozkazuję opuścić samolot.

Spoglądam na paliwomierz. Pozostało niewiele paliwa, a więc czas podjąć decyzję. Wybrać jedno z dwojga, opuszczenie samolotu lub lądowanie przymusowe bez podwozia. Decyduję się jednak na to drugie. Wydaję komendę załozde:

— Przygotować się do przymusowego lądowania.

Na trzecim zakręcie nawigator wystrzelił rakietę, aby zapalono nam reflektory lotniskowe. Dźwignię kranu podwozia przestawiłem w położenie „schowane”. Schowało się tylko przednie koło, lewe natomiast pozostało wypuszczone, gdyż ciśnienie w instalacji powietrznej spadło do zera. O schowaniu podwozia nie może być mowy. Spoglądam na paliwomierz. Wskazówki wyjątkowo szybko zbliżają się do zera. Decyduję się na lądowanie na dwa koła, czyli lewe i przednie. Aby wypuścić przednie koło, pociągam za rączkę mechaniczno-awaryjnego wypuszczenia podwozia. Koło wyskakuje pod wpływem silnej sprężyny z łoskotem. Poczulem również wstrząs przy prawym kole, spoglądam na czerwoną lampkę — zgasiła. Obserwuję teraz lampki zielone — palą się wszystkie trzy, a więc podwozie wyszło.

— Mam łączność z ziemią — słyszę głos strzelca.

— Zamelduj, że podwozie wyszło. Idziemy do lądowania — odpowiedziałem mu.

Ppor. pil. ZBIGNIEW WILKOWSKI

KATARZYNA WITKOWSKA

## LOT NIEBIESKI

Tłumaczymy na dzisiaj Dedalową

legendę —

łasknotę

za wymiarem innym niż codzienność

Z niewoli płaskiej dwukierunkowości

wyrywamy się przypinając skrzydła

Drażymy granitowy ocean nieba

Tam

Gdzie złota gwiazda — słońce

migocze w szafirowej przepaści jak płatek  
śniegu

tam

gdzie maska wtłacza do płuc  
zabrany z ziemi rozsądek

Wam

gdzie ziemia jest tylko  
błękitnym wspomnieniem...

tak łatwo byłoby uwierzyć

że jej wcale nie ma...





# SPOTKAMY SIĘ POD CHMURAMI

**C**CIEMNA, bezkłęskowa noc. Niskie, czarne chmury. Na podejściu palą się czerwone światła. Na pasie startowym — też. Przy samolotach, równiutko ustawionych na stoiskach, kręcą się mechanicy. Przygotowują maszyny do lotów.

Piloci patrzą w niebo. Kręcą głowami. Nie wierzą. Samoloty nie przypominają ptaków; lufy ich działek sterczą jak kolce jeżowierza. One zdają się również nie wierzyć.

Dowódca zastanawia się długo. Nie mógł się doczekać tych chmur. Naraz — są. Niskie, czarne. Za niskie i za czarne. Dowódca rozmawia z instruktorami, dowódcami eskadr. Naraz od grupy, którą tworzą, odrywa się dowódca eskadry. Następnie kierownik lotów; idzie w stronę stanowiska dowodzenia. Wciąż jednak... Zapala się sygnał oznaczający rozpoczęcie lotów dla naszej eskadry.

Wsiadamy ze Stasiem do dwustera, by „oblać” pogodę. Pogodę...? Podstawa chmur wynosi najwyżej 250—300 metrów. Warstwa chmur kończy się na wysokości 3 000 metrów. Na wysokości 4 000—5 000 metrów zaczyna się warstwa chmur białych, postrzępionych. Przebijają przez nie światła gwiazd. Iskrzą się na wszystkie możliwe sposoby. Wygląda to jak miasto w nocy. Jak lotnisko lub rój samolotów. Prawdziwe miasta, lotniska, samoloty — leżą nisko w dole. Spią...

Bardzo nieprzyjemne warunki — mówię. — Bardzo...

Po jednym zejściu lądujemy. Kołując mijamy pilotów. Czekają. Domyślam się co mówią: że polecą teraz „jeleni”, wylądować i — na tym się skończy. Ja też tak myślę. Mijamy samoloty bojowe.

— Bierz — mówi dowódca eskadry. — Bierz i leć.

— To będzie trudne — mówię. — Miałem przerwę w lataniu w nocy.

On wie o tym, że miałem przerwę. I zna mnie.

— Ty sobie nie dasz rady?! — pyta. — Ty?

Robi mi się przyjemnie i... wstyd. Robię w tył zwrot, biegnę, wsuwam się do kabiny samolotu. Po wielu czynnościach i manipulacjach — odrywam się od ziemi. Jeszcze chwila i melduję gotowość przebijania chmur.

A oto i one. Są czarniejsze, niż można było przypuszczać z ziemi. Mimo to czuję się silny, bezpieczny. Silniejszy niż na ziemi. Nie myślałem, że tak się poczuje. Przewidział to jedynie ten, który mnie wysłał — dowódca eskadry.

— Uwaga, uwaga — słyszę przez radio. — Ja — „Krater 60”. Przechodzę na inny kanał, by udzielić pomocy załodze znajdującej się w niebezpieczeństwie.

Jest to informacja dla mnie: że na razie nie będą się mną zajmować.

Przechodzę i ja na inny kanał. Słyszę w eterze wołania z ziemi. Wołania z wielu miejsc, z wielu lotnisk. Potem słyszę go:

— Ja „Orzeł 25” — wzywam pomocy, wzywam pomocy!

Ci z ziemi pytają go o paliwo. Odpowiada. Paliwa ma mało, bardzo mało. Nie wie, gdzie się znajduje. Nie wierzy...

Z kilku stron naraz padają rozkazy opuszczenia samolotu. Pilot nie odpowiada. Wiadomo tylko, że kontynuuje swój lot. Paliwa musi być więcej niż podał. Więcej niż wskazują przyrządy. Tylko — o ile więcej? Czy wystarczy?

Słyszę głos kierownika lotów mojego lotniska. Każe błędzemu nawiązać łączność z radiomielnikiem. Tam umiejscawiają samolot: znajduje się w odległości 30 km od lotniska, leci z kursem 250 stopni. Więc niech lądować. Niech lądować!

A ja? Przebiełem już swoje chmury. Wyszedłem na prowadzącą. Odszedłem od prowadzącej. Wykonałem manewr z myślą o lądowaniu. Na wysokości trzech tysięcy metrów ponad pierwszą

warstwą chmur ujrzałem w powodzi gwiazd — gwiazdę zieloną, dziwną. Dziwną, ponieważ nie była to gwiazda. Był to samolot. On! Wypuściłem pokładowy reflektor. Gruchnąłem za nim.

— Kto ty jesteś? — spytał cichym, drżącym głosem w momencie, gdy go mijalem.

Zglupiałem. Wypuściłem hamulce, zrównalem się z nim.

— 032 — powiedziałem. — Jestem 032 — przypomniał mi się numer mojego indeksu.

**C**ISZA. I wtedy zrozumiałem: On nie wierzył w to, że widzi reflektor mojego samolotu, w to, że mnie słyszy, że istnieją na świecie numery indeksów. W nic już nie wierzył. Domyśliłem się wszystkiego co przeżył tej nocy.

— Patrz za światłem — starałem się mówić dobitnie, oschle. — Idź za mną. Przyrzędy mam w najlepszym porządku. Lecimy na moje lotnisko. Trzymaj się mnie.

Nie odpowiadał. Ale słuchał. Słuchał już tylko mnie. I leciał za mną. Wracala mu widocznie wstara.

Pod nami czarna, bezkształtna masa. — Spotkamy się pod chmurami — zdążyłem rzucić, zanim zniknął mi z oczu.

Ziemia nie powitała nas światłkami okien podobnymi do gwiazd. Ludzie spali. Bądź co bądź — była to noc. Głęboka, ciemna noc. Jedynie...

— Ta czerwoność... Widzisz tę czerwoność? To lotnisko. Ładuj z prostej.

Ciągle jeszcze nie wierzył. Nie wierzył, że na podejściach i pasie startowym — palą się czerwone światła, że będzie mógł lądować o pracującym silniku, że... Nie wierzył własnemu szczęściu.

Wszystkie oczy wlepione były w podchodzący do lądowania samolot. Wylądował. Lecząc kołować ku tym, którzy go wypatrywali — już nie zdążył. Zabrakło paliwa, silnik zgast.

Nie widziałem się z nim tej nocy. Gdy tylko opuściłabinę, odwieziono go do jednostki.

A do nas — pilotów, podszedł dowódca.

— No co? Latamy dalej? — spytał.

— Latamy — zawołałem. — Pewnie, że latamy.

★  
Spotkaliśmy się podczas urlopu w Zakopanem.

— 032! — wykrzyknął ustyszawszy moje nazwisko. — To ty jesteś 032!

Mieliśmy piękną pogodę.

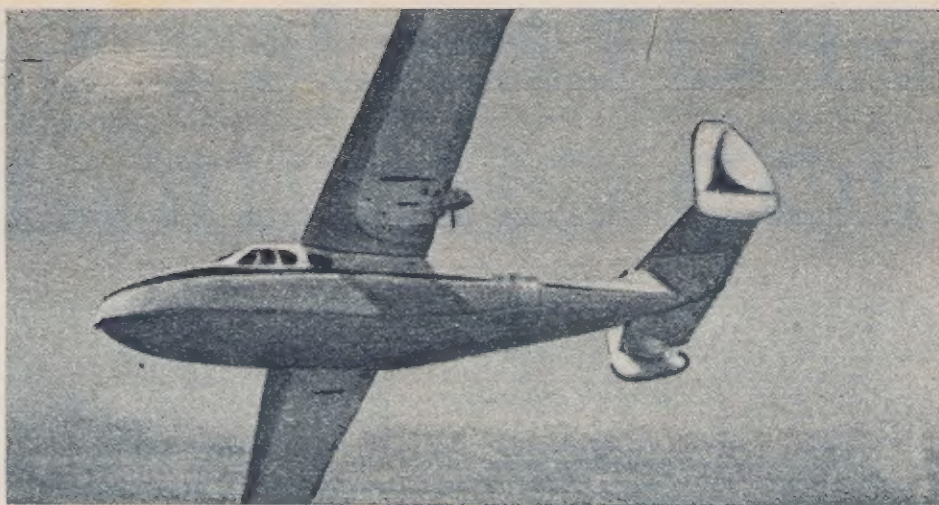
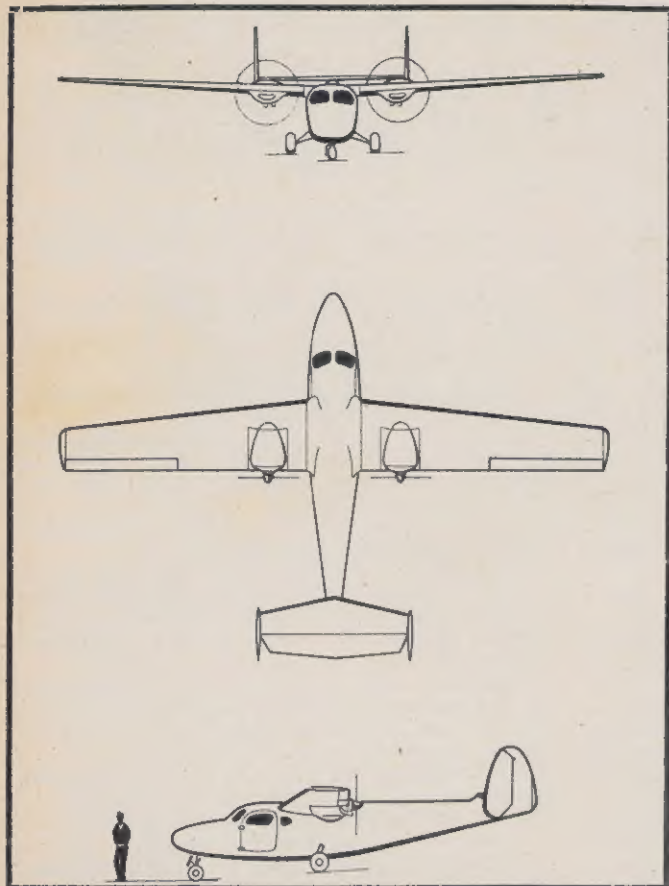
Kpt. pil. JÓZEF RADOŃ

Foto: J. Szymański





## SAMOLET DYSPOZYCYJNY IA-45B „QUERANDI” ● ARGENTYNA



**O**RYGINALNY samoleot malej komunikacji i dyspozycyjny IA-45B „Querandi” budowany jest w argentyńskiej wytwórni w Cordobie. Obok swego zasadniczego przeznaczenia samoleot ten po niewielkich przeróbkach może być wykorzystany również jako transportowy, sanitarny, fotograficzny lub rolniczy. Prototyp IA-45 odbył swój pierwszy lot w 1957 r. Wersja seryjna (B) została nieco ulepszona i otrzymała silniki o większej mocy (180 KM zamiast 150 KM).

IA-45B „Querandi” jest 4-5 miejscowym, dwusilnikowym, wolnonośnym górnopłatem konstrukcji metalowej.

Płat o obrysie trapezowym ma niewielki skos i dość znaczne wydłużenie. Profil NACA 23016. Konstrukcja jednodźwigarowa. Klapy typu „krokodyl”.

Kadłub o przekroju prostokątnym mieści przed płatem kabinę typu samochodowego, z bocznymi drzwiami. Niskie położenie kadłuba względem ziemi ułatwia dostęp do kabiny. Dwa przednie miejsca wyposażone są w sterownice. Tylna ławka może pomieścić 2-3 osoby.

Usterzenie wolnonośne z podwójnym usterzeniem pionowym o obrysie eliptycznym. Statecznik i ster wysokości niedzielone.

Podwozie wciągane, trójkolowe, przy czym koła główne wciągane są w boki kadłuba.

Napęd samoleotu stanowią dwa płaskie silniki Lycoming 0-360 po 180 KM mocy każdy, zabudowane w krawędziach spływu skrzydeł i napędzające śmigła pchające. Zbiorniki integralne w skrzydłach o łącznej pojemności 400 l. (JS)

### DANE TECHNICZNE

	Wymiary:		Ciężar całkowity	—	1 800	kG
			Obciążenie pow.	—	93	kG/m²
Rozpiętość	—	13,75 m				
Długość	—	8,91 m				
Wysokość	—	2,79 m				
Pow. nośna	—	19,3 m²				
				Osiągi:		
			Prędkość maksymalna	—	276	km/h
			Prędkość przelotowa	—	245	km/h
			Prędkość lądowania	—	110	km/h
			Prędkość wznoszenia	—	7	m/sek
			Fulap	—	7 500	m
			Zasięg	—	1 100	km
Ciężar własny	—	1 170	kG			

## KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

**N**IEDAWNO opisywaliśmy w „SP” rumuński szybowiec IS-III „Traian Vuia”, stanowiący wersję rozwojową słynnej „rury” znanej od czasu międzynarodowych zawodów szybowcowych w Lesznie w 1934 r. Dalszą wersję tej ciekawej maszyny stanowi wyczynowy szybowiec IS-5, który naśladuje linię swego poprzednika lecz różni się od niego szeregiem ulepszeń.

IS-5 jest jednomiejscowym, wolnonośnym grzbietopłatem konstrukcji mieszanej.

Płat drewniany, dwudzielny, o obrysie trapezowym. Konstrukcja skrzydeł jednodźwigarowa z kesonem noskowym ze sklejki i skośnym dźwigarkiem pomocniczym. Długie lotki są sterowane różnicowo. Zakończenie skrzydeł w postaci ochronnych wrzecion. Brak klapy.

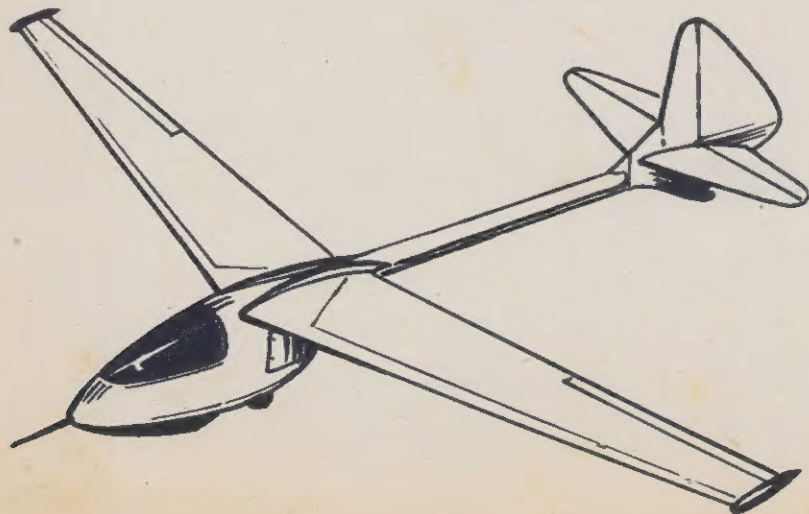
Kadłub składa się z dwóch odrębnych części. Część przednia, kabinowa, zbudowana jest w postaci kratownicy spawanej z rur ze stali chromo-molibdenowej; ma pokrycie duralowe. Osłona kabiny pilota, odrzucana, jest wtopiona w obrys kadłuba. Z boków przedniej części kadłuba zabudowane są płytowe hamulce aerodynamiczne, konstrukcji metalowej, podobne do stosowanych na myśliwcach odrzutowych. Tylna część kadłuba, stanowiąca wspornik usterzenia, wykonana jest w postaci rury duralowej o grubości ścianki 1,5 mm.

Usterzenie wolnonośne o dość charakterystycznym kadłubie. Usterzenie pionowe eliptyczne, konstrukcji drewnianej. Stateczniki kryte sklejka, stery płótnem. Stery są skompensowane przy pomocy sprężynowego urządzenia wyważającego w kabine.

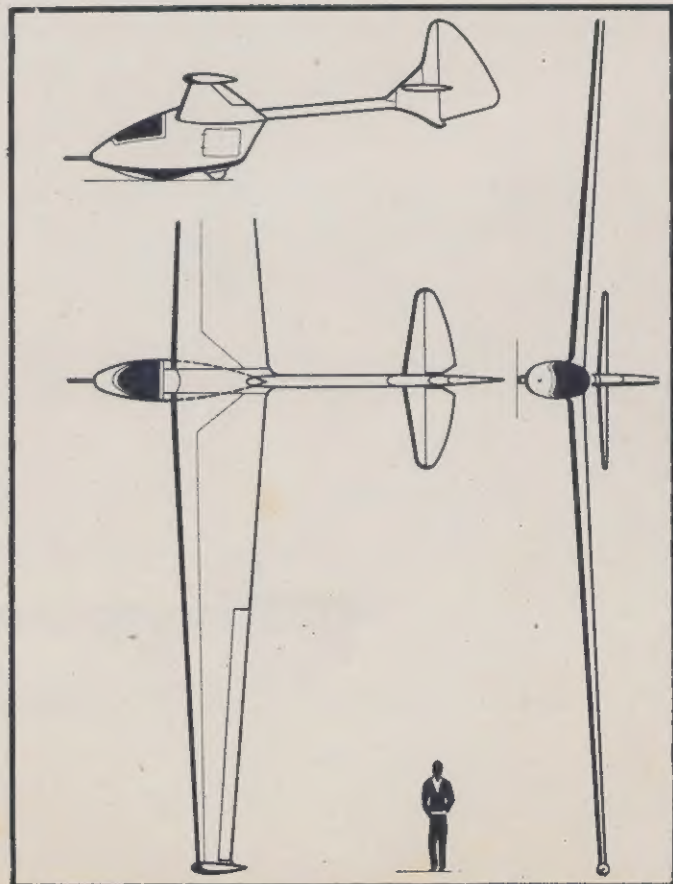
Podwozie składa się z kółka umieszczonego poza środkiem ciężkości i amortyzowanej płozy przedniej oraz zderzaka ogonowego. (JS)

### DANE TECHNICZNE

	Wymiary:		Obciążenie pow.	— 20,3	kG/m <sup>2</sup>
			Osiągi:		
Rozpiętość	— 15,3	m	Dokonałość (max.)	— 28	
Długość	— 6,36	m	— przy prędkości	— 75	km/h
Wysokość	— 1,60	m	Opadanie minimalne	— 0,74	m/sek
Pow. nośna	— 15,28	m <sup>2</sup>	— przy prędkości	— 64	km/h
Wydłużenie	— 15,3		Prędkość minimalna	— 55	km/h
			Prędkość dopuszczalna	— 180	km/h
			Prędkość holowania	— 120	km/h
			Prędkość wyciągania	— 90	km/h
	Ciężary:				
Cieężar własny	— 220	kG			
Cieężar całkowity	— 310	kG			



## SZYBOWIEC WYCZYNOWY IS-5 ● RUMUNIA







## ZNIECHECAJĄCE MILCZENIE

„Jestem doprawdy zalamany — pisze **Kazimierz Kaliwoska** — Gorzeń Dolny woj. Kraków — Zwracałem się parokrotnie

do Aeroklubu Krakowskiego w sprawie przyjęcia mnie na szkolenie lotnicze. Posiadam już ukończone 18 lat i obecnie uczęszczę do III klasy Technikum Łączności. Z posiadanych przeze mnie informacji wynika, że mógłbym już zacząć szkolić się latać, a tymczasem Aeroklub Krakowski zbywa moje listy milczeniem. Zapytuję więc, kto może mi w tej sprawie pomóc, bo chciałbym naprawdę zostać pilotem”.

W ubiegłym roku weszło w życie zarządzenie zobowiązujące instytucje

do odpowiedzi na list w przeciągu 2 tygodni. Zarządzenie — zarządzeniem, a ktoś odpowiedzialny za rekrutację młodzieży na szkolenie lotnicze w Aeroklubie Krakowskim nie tylko, że nie przestrzega zarządzenia, ale w ogóle bagatelizuje sobie całą sprawę. Gdyby to był jedyny wypadek, można by go usprawiedliwić, ale z podobnymi listami spotykamy się dość często. Istnieje kilka aeroklubów, które systematycznie uchylają się od udzielenia odpowiedzi kandydatom, którzy odpowiadają wszystkim warunkom wstępnym na szkolenie lotnicze. Teraz w okresie, gdy rozpoczyna się nabór nowego rocznika, warto, aby władze APRL zagwarantowały sobie pewność, że podobnie lekceważący stosunek do kandydatów nie będzie miał miejsca i w innych aeroklubach.

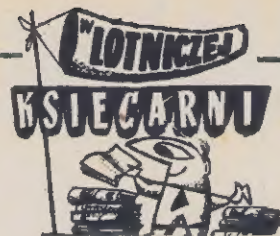
Naszemu Czytelnikowi zaś proponujemy, aby jeszcze raz próbował porozumieć się z Aeroklubem Krakowskim. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że tym razem otrzyma już interesujące informacje. Prosimy o powiadomienie nas o rezultacie.

## NIESŁUSZNE OBAWY

Zenon Gadecki ze Zwolenia, woj. Kielce w następnym roku szkolnym kończy technikum i ma zamiar wstąpić do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Do tej pory ukończył tylko szkolenie do III klasy pilota szybowcowego i niepełne wykształcenie spadochronowe. Ma więc obawy, czy będzie mógł odbyć szkolenie w ramach LPW, które jest jednym z warunków przyjęcia do OSL, tym bardziej, że w czasie najbliższych wakacji jeden miesiąc odbywać będzie praktykę. Chciałby się też przenieść do Aeroklubu Radomskiego.

Do Aeroklubu Radomskiego (Radom, ul. 22 Lipca 37) powinniście się przenieść jak najszybciej, zaznaczając jednocześnie, że pragniecie wstąpić do OSL. Kierownictwo na pewno przyjdzie Wam z pomocą i na wakacje przyszedłoby Wam doświadczenia X-15 został zaprojektowany do osiągnięcia prędkości 6 000 km/h i pułapu 150—200 km. Dotychczas osiągnął prędkość 5 053 km/h i pułap 50,3 km. Nie ma więc podstaw, aby uważać pilota X-15 za kosmonautę.

(r)



„O LOTACH, PILOTACH I SAMOLOTACH”, Eugeniusz Banaszczyk. Ilustrował J. Jurjewicz. Instytut Wydawniczy „Nasza Księgarnia”. Warszawa 1961. Wydanie I. Nakład 30 000 + 266 egz. Str. 32, rys. 30, model szybowca. Cena zł. 10.

Dotychczasowa nasza literatura lotnicza dla dzieci zwykle pomijała milczeniem sprawy „techniczne”. Autorom wydawało się zapewne, że są to rzeczy nie atrakcyjne, względnie nie były ich w stanie przedstawić w sposób bardzo prosty, a jednocześnie nie nudzący. Ale obecnie nawet najmłodsze pokolenie — jak to obserwuję na swoim synku — nie zadowala się faktem, że szybowiec czy samolot lata. Chcą wiedzieć — oczywiście w najogólniejszych zarysach — dlaczego tak się dzieje, jaka jest np. różnica między samolotem śmigłowym a odrzutowcem. Takim właśnie „podręcznikiem technicznym” dla małych dzieci jest książka E. Banaszczyka, w której obok tekstu wielką rolę odgrywają wyraźne, łatwo zrozumiałe rysunki i barwne ilustracje J. Jurjewicza. Książeczka w ulepszonym sposobie wciąga także małego czytelnika do prób początków „majsterkowania”. Posiada bowiem załączony na końcu kartonowy model szybowca do wycięcia.

J. Kownacki

## DLA INTERESUJĄCYCH SIĘ TECHNIKĄ LOTNICZĄ

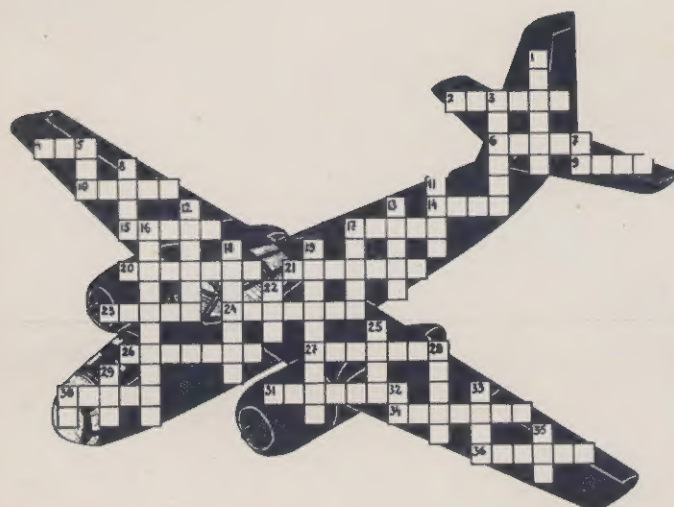
Adam Kryslak — Turek. Książki: „Przegląd samolotów myśliwskich” (9 zł), „Rozpoznawanie samolotów, szybowców i śmigłowców” (12 zł) oraz „Silniki atomowe w lotnictwie” można zamówić w Księgarni Wyszykowej, Warszawa 47, ul. Nowolipie 4. Książka „Przegląd samolotów pasażerskich” znajduje się w opracowaniu.

Marian Stawski — Książę Miłyn. Samolot doświadczalny X-15 został zaprojektowany do osiągnięcia prędkości 6 000 km/h i pułapu 150—200 km. Dotychczas osiągnął prędkość 5 053 km/h i pułap 50,3 km. Nie ma więc podstaw, aby uważać pilota X-15 za kosmonautę.

Henryk Dąbrowski — Pieczyce. Silnik turbośmigło-

wy jest jedną z odmian silnika turbinowego. Samolot Tu-104 ma silniki turbodrzutowe, Tu-114 — turbośmigłowe. Samoloty śmigłowe mogą posiadać pomocnicze przyspieszające (np. startowe) rakietowe. Andrzej Grono — Gdańsk-Wrzeszcz. Polecamy książki: „Zdalne kierowanie modeli” (1958 r.) oraz „Nowoczesne zabawki — Elektronika w domu i w szkole” i „Jak zbudować kierowany radiem model samochodu, okrętu i samolotu”. Te dwie ostatnie pozycje ukażą się niebawem nakładem PP „Wydawnictwa Komunikacji i Łączności”. Będą tam dokładne rysunki wykonawcze urządzeń kierujących oraz modeli. W przygotowaniu znajduje się również książka o modelarstwie raketowym. Ukaże się ona w roku przyszłym.

## KRZYŻÓWKA LOTNICZA



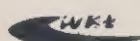
## ZNACZENIE WYRAZÓW

POZIOMO: 2 — pomieszczenie dla załogi i pasażerów w samolocie lub szybowcu, 4 — skrót nazwy holenderskiego towarzystwa transportu lotniczego, 8 — pododdział w lotnictwie wojskowym, część eskadry, 9 — gwarowe określenie przechyłu w locie prostoliniowym, 10 — element podwozia samolotu, 14 — siła o kierunku przeciwnym do kierunku ruchu ciała w powietrzu, 15 — jedna z form działalności bojowej lotnictwa, 17 — poziomy ruch powietrza, 20 — niska chmura warstwowa, 21 — lot międzylotniskowy, 23 — jedna z elektrod, 24 — osłona aerodynamiczna kół podwozia, 26 — urządzenie do hamowania kół samolotu, 27 — element konstrukcji skrzydła, belka nośna, 30 — manewr, dzięki któremu statek powietrzny rozpoczyna lot, 31 — figura akrobacji lotniczej, 34 — urządzenie służące do rozruchu silnika, rozrusznik, 36 — dopuszczalny czas pracy silnika.

PIONOWO: 1 — podskoki wywołane silnym odbiciem się kół podczas nieprawidłowego lądowania, 3 — układ silnika, w którym tłoki rozmieszczone są po obu stronach wału korbowego, 5 — radziecki myśliwiec odrzutowy konstrukcji Mikołajowa i Guriewicza, 7 — położenie tłoka w silniku spalinyowym, gdy jest on najbardziej oddalony od wału korbowego, 8 — drzewo, którego liść widnieje w znaku samolotów Kanady, 11 — lotnisko wraz z dworcem i zespołem urządzeń zapewniających obsługę pasażerów, 12 — element śmigła, 13 — aparat latający lżejszy od powietrza, 16 — lotnik międzyplanetarny, kosmonauta, 17 — urządzenie do nauczenia skoków ze spadochronem, 18 — konstruktor radziecki, twórca odrzutowych samolotów pasażerskich, 19 — przednie i tylne części skrzydła lub usterzenia, 22 — myśliwiec odrzutowy polskiej produkcji, 25 — radziecki konstruktor śmigłowców, 28 — występy umieszczone na dnie pływaka wodnosamolotu, ułatwiające oderwanie od wody w czasie startu, 29 — skrót nazwy skandynawskiego przedsiębiorstwa transportu lotniczego, 30 — znak przynależności państwowej polskich statków powietrznych, 32 — wybitny pilot, 33 — ruchoma część opierzenia ogonowego samolotu lub szybowca, 35 — ryba słodkowodna lub samolot bombowy polskiej konstrukcji.

Opracował Wiesław Komecki

Rozwiązania należy przysyłać wyłącznie na kartkach pocztowych do dnia 22.X.61 r. pod adresem redakcji — Warszawa 10, Widok 8 z dopiskiem „Krzyżówka lotnicza”.



WYDAWCA:  
Wydawnictwo  
Komunikacji  
i Łączności

Warszawa,  
ul. Kazimierzowska 52  
tel. 25-00-61

## „SKRZYDLATA POLSKA” Tygodnik lotniczy

Adres redakcji:

Warszawa 10,  
ul. Widok 8.

Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

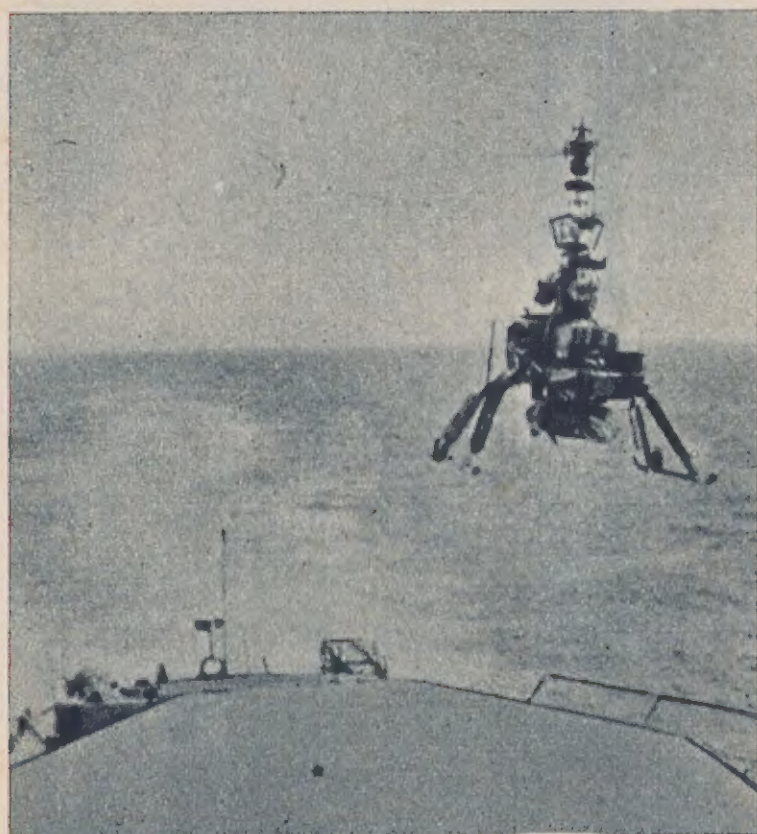
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch” — Warszawa, ul. Wileza 46, nr konta PKO 1-6-106624, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch” rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Rekopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm<sup>2</sup> — zł 10,50 za 1 cm<sup>2</sup>. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 5. X. 1961 R.

Zam. 6907/C S-43



## Śmigłowiec z torpedą

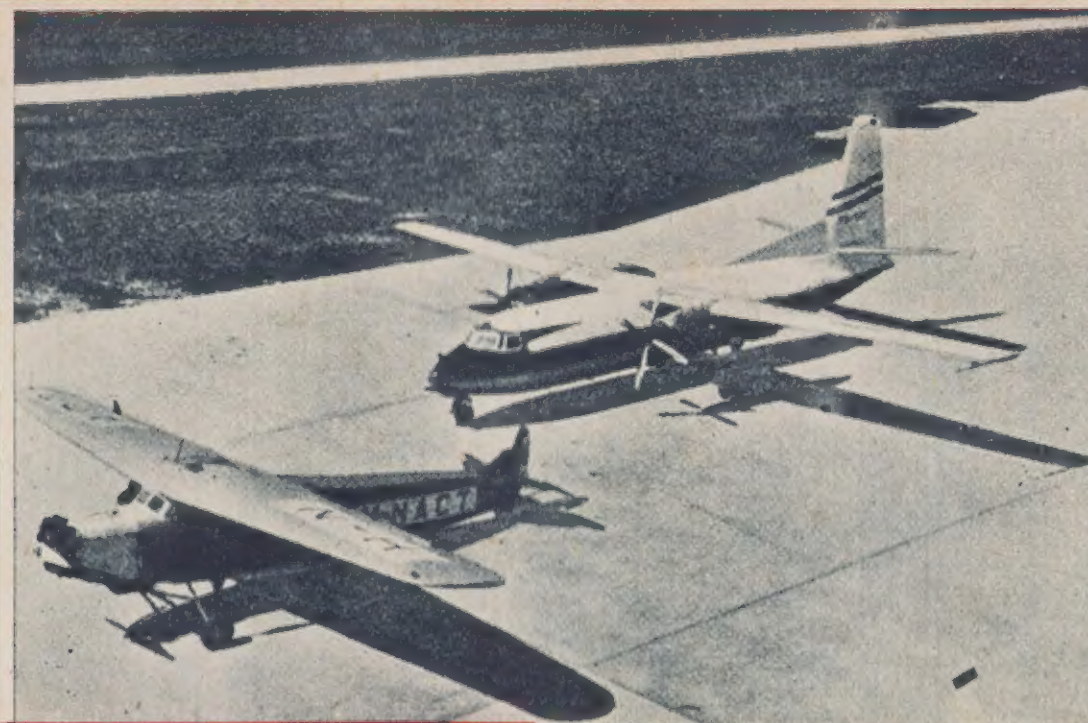


Zdjęcie przedstawia amerykański śmigłowiec DSN-1, przeznaczony do zwalczania okrętów podwodnych, w czasie prób dokonywanych z pokładu okrętu wojennego. Śmigłowiec uzbrojony jest w torpedę.  
Foto: „The Aeroplane and Astronautics”



## RAKIETA W LEŚNYCH OSTĘPACH

W łonie radzieckich sił zbrojnych jedną z najważniejszych broni stanowią wojska rakietowe, dysponujące wieloma rodzajami rakiet o różnym przeznaczeniu, w tej liczbie taktycznych i strategicznych. Na zdjęciu: Rakietą operacyjno-taktyczną na samojazdnej wyrzutni, gotową do odpalenia.  
Foto: „Krasnaja Zwiezda”



## Stary i nowy

Na zdjęciu z lewej — jeden z najpowszechniej przed wojną używanych na świecie samolotów komunikacyjnych Fokker F.VII, z prawej — zbudowany w ćwierć wieku później Fokker „Friendship”, również obecnie zaliczany do najlepszych maszyn komunikacyjnych świata.  
Foto: „Austroflug”

## „AERO-145” DLA MALI

Afrykańska republika Mali zakupiła niedawno w Czechosłowacji partię dwusilnikowych samolotów dyspozycyjnych „Aero-145”, dla potrzeb nowozałożonego towarzystwa komunikacji lotniczej „Air Mali”. Na zdjęciu: Samoloty „Aero-145” przed odtransportowaniem do Afryki.  
Foto: „Kridla vlasti”

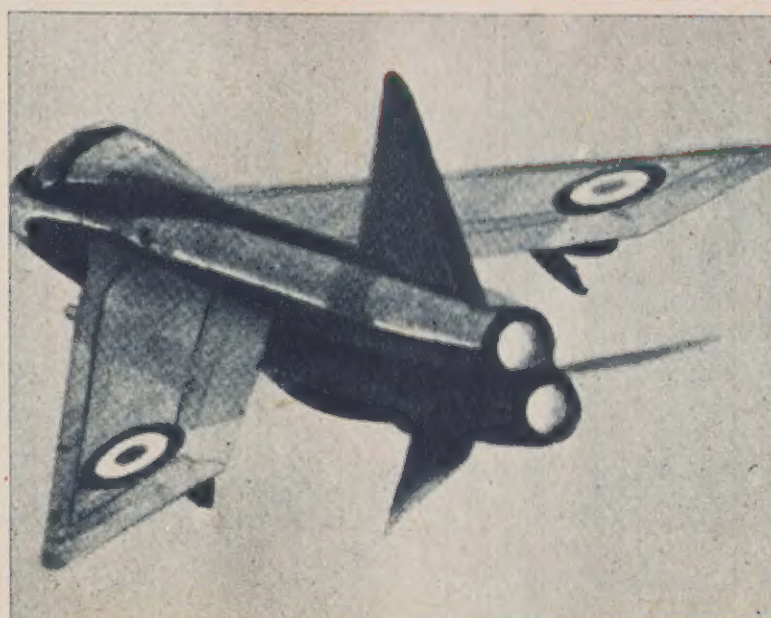


Nalepka bagażowa brytyjskich linii lotniczych „Cathay”.



## KOLARZE NA LOTNISKU

Prawo obywatelstwa na lotniskach zdobywają sobie czasem także i rowery. Oto na lotnisku Zurych-Kloten dyspozytorów płyty peronowej wyposażono w radiotelefony i... rowery. Zapewnia im to z jednej strony ciągłą łączność zarówno z prowadzonym samolotem jak i z wieżą kontrolną portu lotniczego, z drugiej zaś — znacznie większą ruchliwość i dyspozycyjność.



## „LIGHTNING” W LOCIE

Jednym z najlepszych angielskich myśliwców przechwytyjących jest „Lightning”, wyposażony w dwa silniki turbodrzutowe usytuowane jeden nad drugim. Oto oryginalne zdjęcie „Lightninga” w locie.  
Foto: „The Aeroplane and Astronautics”